

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

Автомобильный 1/2008 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ЗОВИТЕ КАК ХОТИТЕ "BIRDCAGE" ИЛИ "SPAGHETTI"
АВТОМОБИЛИ ФОРМУЛЫ 1 В МОДЕЛЯХ
ФИРМЫ "CORGI"
ВИТАЛИЙ АНДРЕЕВИЧ ГРАЧЕВ
"VOLKSWAGEN TRANSPORTER" ИЗ ЗАПОРОЖЬЯ
ФУРГОНЫ В "ПОГОНАХ"
НЕПРОСТАЯ СУДЬБА ЗИС-150

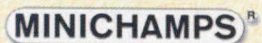


VM.M Co. Ltd.

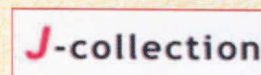
дистрибьютор № 1 в РОССИИ



NOREV



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



Premium ClassiXXs



Москва

Магазин № 1

г-н Гусев Александр
Протопоповский пер. 9
тел.: (495)-680-15-61
(926)-237-33-35

Большой выбор моделей
во всех масштабах,
а также
эксклюзивные копии
ручной работы
из России и Украины

Model Cars Heritage



Интернет-Магазин

www.modelcarsheritage.spb.ru

Санкт-Петербург

МАШИНКИ

на Моховой 31
тел.: (812) 579-83-62
Лучший выбор
моделей
во всех масштабах

Автомобильный 1/2008 МОДЕЛИЗМ

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

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

Зам. гл. редактора
Надежда Макогонова
e-mail: makogonova@mtu-net.ru

Редакционный совет:
Александр Говоруха (Николаев)
e-mail: govor1972@ukr.net
Олег Курихин (Москва)
Евгений Прочко (Москва)



Коллективный консультант:

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

Набор и верстка
Любовь Полетаева
Фото
Юрий Мильман, Ольга Шкаева

Издатель
ООО «Благовест-В»

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

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

© Автомобильный моделизм, 1(55)
Editorial office:
Moscow, 107120, Russia
Prokhorchikov Str., 4, of. 131
Phone: (+7) 916-041-36-87
All rights reserved. This publication may not be reproduced
in part or in whole without prior written permission of the
publishers.
© Model Cars. Russia, 2008

Добрый день, уважаемые господа,
добрый день, друзья Люциуса (вечный ему покой).
Я очень счастлива, что Люциус имел таких хороших друзей.
От всего сердца благодарю Вас за такую тёплую и искреннюю дружбу, переписку
с Люциусом, за поддержку его в долгой и трудной болезни.
Я благодарна Вам за все соболезнования (RCforum, Транспорт В России), за такое
удивительно тёплое «Рецензия in memogram» (За рулём).
Все соболезнования я нашла в Интернете, отпечатала всё и себе и маме Люциуса.
Читать без слёз это невозможно.

Спасибо за такой красивый венок, и такие сердечные слова на нём...
Остался такой большой архив статей, фото, много книг, журналов, автомоделей,
марок и т.д. Но куда это не пропадёт – ко всему этому бережно относимся. У
нашего сына Томаса есть идея создать страницу в интернете. Пока ещё очень трудно
что-то предпринимать, руки не поднимаются что либо делать... Надо силами на-
браться.

Но идея есть...
Томас приобрёл сканер, начал сканировать фотоснимки и фото с плёнок.
Придёт время, и мы понемногу начнём разбираться во всех (Бог в помощь) бума-
гах, статьях, журналах, книгах и т.д. В этой интернетной странице заинтересованные
люди смогут найти нужные им вещи.

Но это большая работа: пройдёт и год и два...
Спасибо вам за всё...
Передайте, пожалуйста, благодарность и другим друзьям Люциуса.

Дануте Сусливичене

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

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

ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

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

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

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

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

- Москва:** Магазин-салон – ТЦ «Останкино», зал «В», 2-й эт., пав. 3 (м. ВДНХ) тел. 8-903-118-58-65
Магазин-салон в Политехническом музее – Новая площадь, д. 3/4, подъезд 1 (кроме понедельника и последнего четверга месяца)
- Санкт-Петербург:** Клуб коллекционеров – ул. Римского-Корсакова, д. 53, вход со двора.
Масштабные модели – еженедельно по четвергам с 16.00 до 18.00. Ченский Александр Иванович (тел. в указанное время – (812) 114-33-41).
магазин «Машинки» – ул. Моховая, д. 31
- Воронеж:** магазин «Моделист-конструктор» – ул. Комиссаржевской, д. 7, кинотеатр «Юность» (вход справа)
хобби-магазин «Масштабные модели» – ул. Вл. Невского, д. 44 (в помещении магазина «Мир дерева»)
- Казань:** магазин «Сундучок» – ул. Чистопольская, д. 3, тел. 43-99-94
- Саратов:** магазин «Автомобиль на ладони» – ул. Московская, д. 100
- Интернет-магазины** www.rimtonexx.ru; www.1001automodel.ru
- УКРАИНА:** 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифоров В. (тел. 12-08-96), г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаггев Олег

ЗОВИТЕ КАК ХОТИТЕ “BIRDCAGE” ИЛИ “SPAGHETTI”



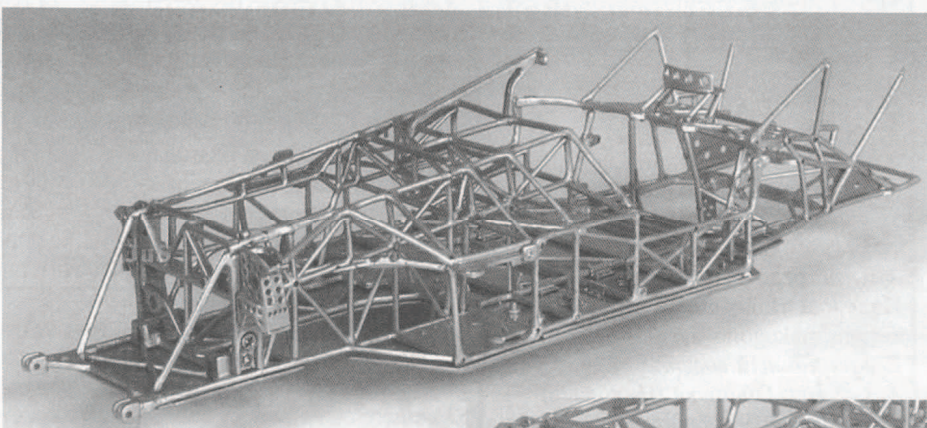
Люциус СУСЛАВИЧЮС

г. Вильнюс (Литва)

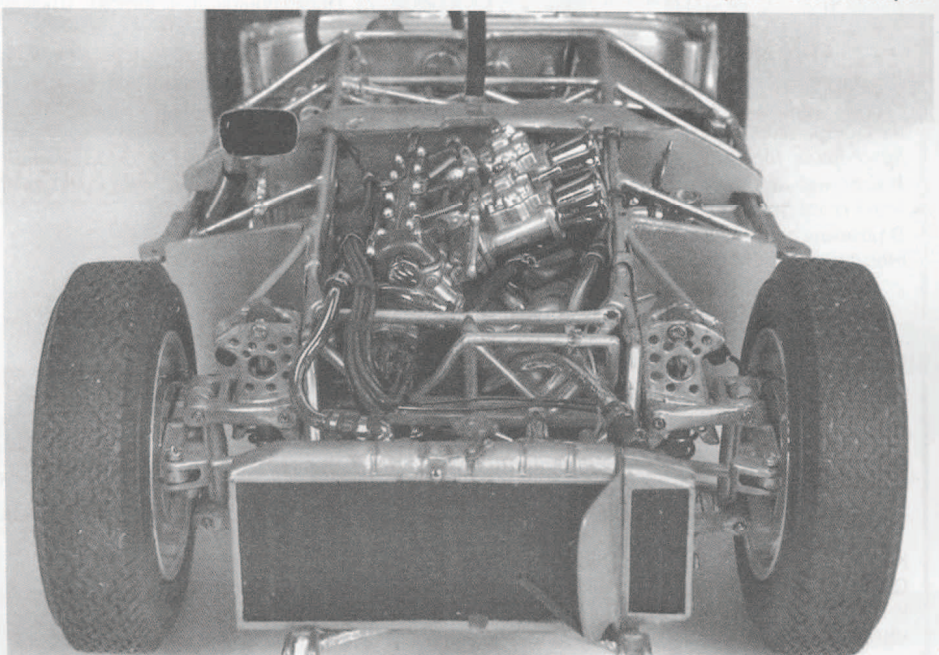
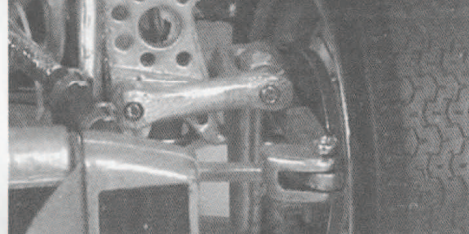
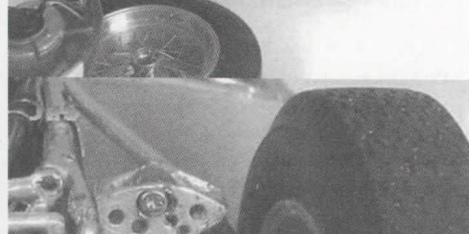
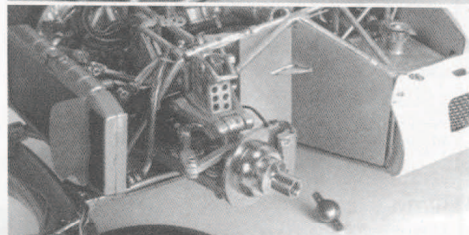
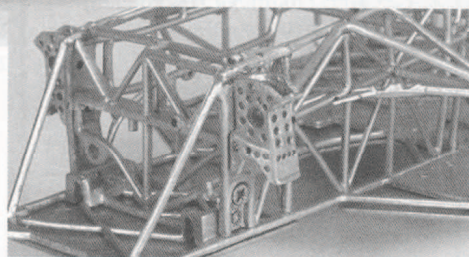
Фото из архива автора

Сегодняшний наш рассказ ещё об одной удивительной модели, которую руки китайских мастеров изготавливают для фирмы СМС. Модель гоночного родстера Maserati Tipo 61 гоночной команды «Camoradi Team», которым когда-то управляли легендарные гонщики Стирлинг Мосс и Дан Гурней, выполнена в масштабе 1:18 и состоит из более чем 1100 деталей. По традиции СМС модель с абсолютной точностью соответствует оригиналу, и поэтому коллекционера ждет невиданное доселе зрелище — несущая конструкция модели, спаянная из сотен металлических стерженьков малого диаметра и напоминающая птичью клетку. За такую конструкцию этот автомобиль в свое время и получил прозвище «Birdcage» («птичья клетка»). Правда, на родине, в Италии, его звали куда менее поэтично — «спагетти»... Однако для начала перенесёмся в начало пятидесятых годов XX века.

Синьор Адольфо Орси, глава богатого и влиятельного в Модене семейства и владелец купленной у братьев Мазерати фирмы по производству гоночных и спортивных автомобилей, не переносил другого синьора — Энцо Феррари, владельца расположенной в недалеком Маранелло автомобильной фирмы, считал его грубияном и выскочкой. Сегодня трудно сказать, что послужило началом их неприязни — может, синьора Орси огорчило то, что на гоночных трассах автомобили с эмблемой коня всё чаще обгоняли его болиды со знаком трезубца, может, он обиделся за пренебрежительную фразу: «Что хотите от автомобилей, украшенных навозными вилами!» — которую Феррари как-

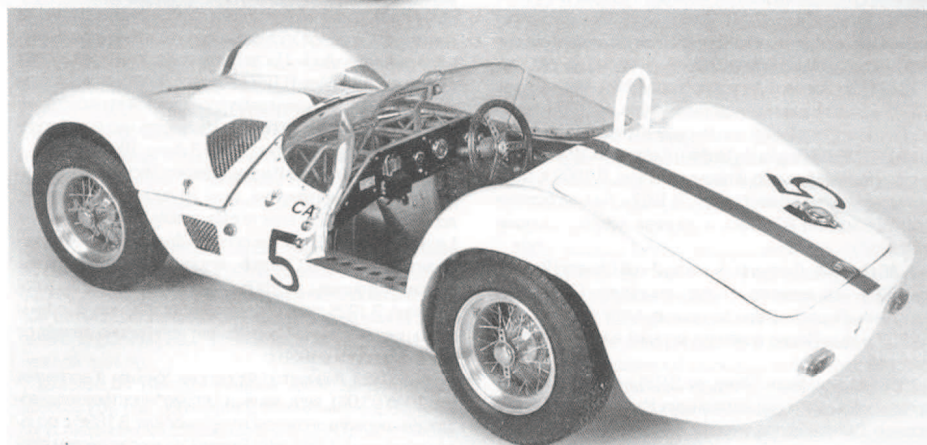
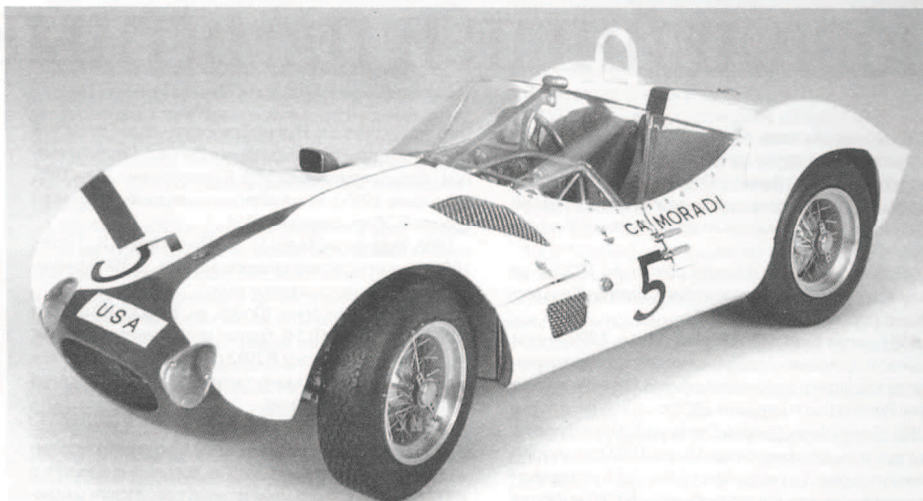


то после очередной победы его автомобиля произнес перед журналистами. Трезубец властелина морей Нептуна — эмблему автомобилей Maserati — обзывать вилами — нет, такого А. Орси и его сын Омер стерпеть не могли. Но доказать своё преимущество они могли лишь одним путём — создав автомобили, которые могли бы обойти Ferrari на гоночных трассах. Для этого у семейства Орси было несколько козырей, главными из которых был молодой конструктор двигателей Джулио Альфиери и успешное сотрудничество с кузовной фирмой «Carozzeria Touring» из Милана. Альфиери создал совместно с другим известным «мотористом» Джоакино Коломбо целый ряд разных двигателей для автомобилей Maserati, в том числе 200-сильный четырёхцилиндровый мотор для автомобилей семейства «Типо 60». А «Carozzeria Touring», основанная в 1926 г. инженером Феличе Андерло-



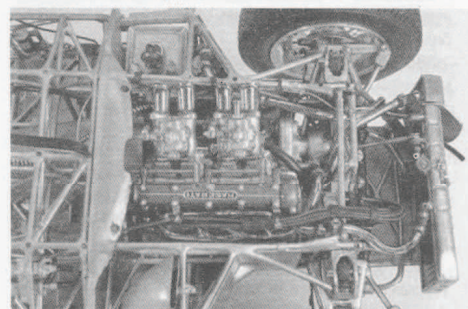
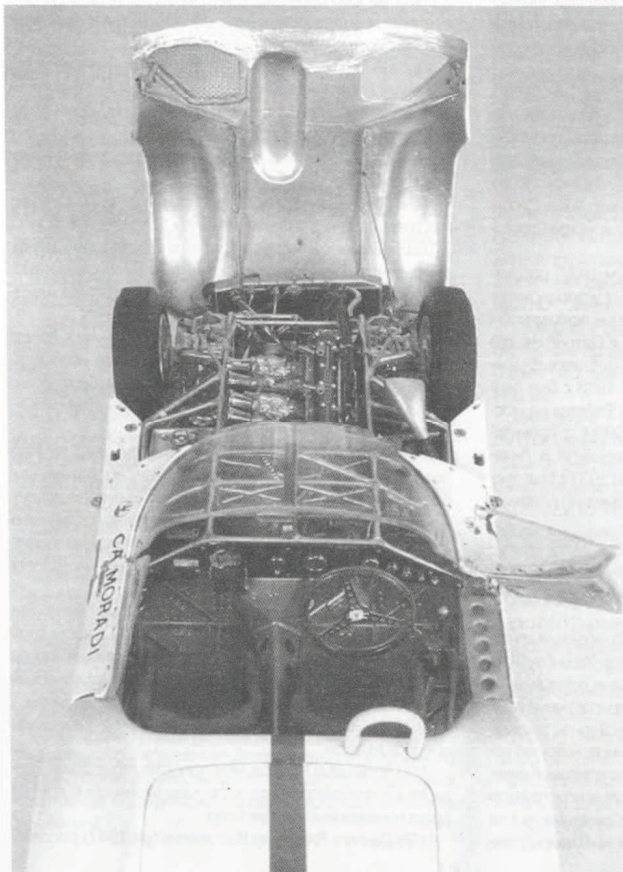
ни, ещё в довоенные годы разработала кузова типа «Superleggera», состоящие из пространственной конструкции, покрытой алюминиевыми панелями кузова. Тут я, наверное, сильно огорчу фанатов автомобилей Mercedes Benz — везде рекламируемая как революционная, пространственная конструкция кузова легендарного купе Mercedes Benz 300SL была всего-навсего вариантом довоенного итальянского «Superleggera»...

Итак, во второй половине 1950-х гг. фирма «Maserati» выпускает на трассы наряду с другими гоночными машинами очень лёгкий — вес заправленного автомобиля всего 585 кг — родстер «Типо 60», способный развить максимальную скорость порядка 240 км/час. Кузова для шести машин этого типа изготавливает, конечно, «Carozzeria Touring», к тому времени со скандалом порвавшая сотрудничество с «Ferrari». Автомобиль имел дисковые тормоза, независимую подвеску колёс на поперечных рычагах. Двигатель стоял впереди с наклоном вправо. Самый удивительный агрегат автомобиля — вот эта самая несущая «птичья клетка» весила всего 30 кг! Со Стирлингом Моссом за рулём «Типо 60» начал собираться победы. В те годы крупные гоночные «конюшни» только зарождались, поэтому изготовители гоночных машин ориентировались на частных богатых гонщиков, способных не только приобрести автомобиль, но и участвовать в гонках за свой счёт. Американские гонщики пожелали получить более мощную версию, и именно для них в Модене разработали «Типо 61» с двигателем объёмом 2,89 л и мощностью 250 л.с. Вес возрос всего на 15 кг и составил ровно 600 кг. В конце 1959 г. эти родстеры показали на американских гоночных трассах. Вначале автомобили часто выходили из строя по техническим причинам, но уже весной



1960 г. Стирлинг Мосс поднялся на высшую ступень пьедестала после гонок на Большой приз Кубы. Великолепную победу в том же году С.Мосс и Д.Гурней одержали в Европе на Нюрбургринге в гонке на 1000 километров. Команда «Comoradi Team» несколько раз выходила вперёд и снова уступала завоеванные позиции. Потеряв на ремонте системы питания почти пять минут, они снова выехали на трассу и победили, показав подряд несколько лучших кругов во времени! В следующем году гонщики снова приехали в Нюрбургринг и снова победили! Эти победы обеспечили Maserati Tipo 61 место в истории автомобильного спорта XX века. Именно белый с синей полосой «Типо 61» команды «Comoradi Team» стал прообразом рассматриваемой нами модели фирмы СМС. Разглядывать её можно часами, всё время открывая новые и новые удивительные детали. Разбирать её не рекомендуется — вряд ли потом удастся все сложить... Модель имеет открывающийся дверцы, отидывающийся капот, под которым великолепная имитация двигателя со всеми агрегатами, двойными карбюраторами,

трубками, проводами. Все эти детали выполнены из разных материалов, а не просто из раскрашенного в разные цвета пластика. Медь, нержавеющая сталь — вот из чего в основном сделана модель. На капоте справа торчит квадратный воздухозаборник, который, как и в настоящем «мазерати», подводит охлаждающий воздух к ногам водителя в кокпите. Можно, открутив несколько винтиков, снять покрывающий нижнюю часть модели защитный кожух, и тогда во всей красе перед нами предстанет до мелочей скопированное шасси. Даже крышка топливного бака, расположенного сзади, открывается. Ну, а колёса с центральной гайкой владелец модели может снять, чтобы осмотреть тормозные механизмы. Это, кстати, характерно для всех моделей СМС. Сидения обиты тканью, рулевое колесо — деревом. Словом, при тщательном рассмотрении кажется, что модель почему-то оценена дешевле, чем могла бы стоить на самом деле — столько в неё вложено ручного труда. Похоже, что конкурировать по копийности и качеству изготовления с ней способны только модели того же изготовителя.



ЮБИЛЕЙНЫЕ И ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ ГОДА

1783 Образован завод «Брянский Арсенал». Более чем за двухвековую историю предприятие неоднократно меняло профиль. После Великой Отечественной войны приступил к освоению производства дорожно-строительных машин и до сих пор является их изготовителем. Входит в группу «ГАЗ».

1843 Бьянки Эдоардо (Bianchi Edoardo, ум. 1929) — ит. механик, один из пионеров автомобилестроения. Свой первый автомобиль построил в 1899 г.

1843 Бюссинг Генрих (Bussing Heinrich, ум. 1929) — нем. инженер и промышленник. Занимался конструированием и производством грузовых автомобилей. Первый грузовик марки Bussing был построен в 1903 г.

1843 Жанто Шарль (Jeantou Charles, ум. 1906) — фр. механик, строитель электромобилей. 18 дек. 1898 г. на электромобиле установил 1-й в мире официально зарегистрированный рекорд скорости для автомобилей — 63,149 км/ч.

1843 Зюст Роберто (Zust Roberto, ум. 1897) — швейцарский предприниматель. Основатель компании, которая выпускала автомобили марки Züst.

1843 Поуп Альберт Августус (Pope Albert Augustus, ум. 1909) — американский предприниматель. С 1897 г. начал выпуск электромобилей под маркой «Коламбия».

1843.02.16 Лиланд Генри Мартин (Leland, ум. 1932.03.26), американский инженер и промышленник. В 1903 г. сконструировал автомобиль Cadillac. В 1917 г. Лиланд оставил пост президента «Cadillac» и основал новую — «Lincoln Motor».

1848 Пирелли Джованни Батиста (Pirelli Giovanni Battista, ум. 1932) — ит. инженер и предприниматель. Основатель компании «Пирелли и Ко.» по производству шин.

1853 в Нью-Йорке появился первый в мире паровой трамвай.

1853 Еллинек Эмиль (Elinek, ум. 1918), австрийский предприниматель, дипломат, автогонщик. На гонках в 1899 г. на машине Даймлера под именем «Месяц Мерседес» одержал победу, прославив имя дочери и фирмы «Daimler» на весь мир. Через год Еллинек сделал заказ на покупку годового производства автомобилей с условием продажи их под маркой «Mercedes». Условия были приняты. Автомобили с маркой «Mercedes» появились в 1901 г. В 1902 г. марка была официально зарегистрирована. Вскоре фирма приняла наименование «Daimler-Mercedes».

1853 Мишлен Андре (Michelin Andre, ум. 1931) и Эдуард (Michelin Edouard, 1859—1940), фр. инженеры, основатели компании «Michelin», создатели первой в мире камерной шины с металлическим кордом.

1858.03.18 Дизель Рудольф (Diesel, ум. 1913.09.29), нем. инженер, создатель двигателя внутреннего сгорания (1897).

1863 Запорожский автомобильный завод («ЗАЗ») — укр. фирма по производству легк. автомобилей была основана Абрагамом Коопом как завод по производству сельскохозяйственных орудий. После Октябрьской революции он был реконструирован и расширен, в 1923 г. завод под названием «Коммунар» стал выпускать комбайны. В 1960 г. на заводе начался серийный выпуск первых малолитражных автомобилей «Запорожец» (модель ЗАЗ-965). В 1988 г. начался серийный выпуск современной и комфортабельной модели «Таврия».

1863 Панкард Джеймс Уорд (James Ward Packard, ум. 1928), американский изобретатель, родоначальник знаменитой марки «Packard».

1863.03.27 Ройс Генри (Royce, ум. 1933.04.22), англ. изобретатель, инженер и промышленник. В 1884 г. основал собственную компанию. В мае 1904 г. Ройс объединил свои усилия с Роллсом. В 1906 г. была официально создана компания «Rolls-Royce».

1863.07.10 Фورد Генри (Ford Henry, ум. 1947.04.07), — американский промышленник, один из пионеров автомобилестроения.

1868 Женатти Камилль (Jenazz Camille, ум. 1913) — бельгийский гоночник и конструктор. 28 апреля 1899 г. на трассе в Ашере под Парижем впервые в мире преодолел 100-километровую скорость, показав 105,88 км/час.

1868 Пузырёв Иван Петрович (ум. 1914), русский предприниматель, пионер отечественного автомобилестроения.

1868 Тимкен Генри-старший (Timken Henry St., ум. 1940) — американский изобретатель и предприниматель. Запатентовал роликовый подшипник, названный его именем.

1868 Трелза — Треллебуусный завод (г. Энгельс, Саратовская обл.) основан Мальцевым для нужд железнодорож-

ного транспорта в с. Радица Брянского уезда Орловской обл. В 1941 г. был эвакуирован в г. Энгельс. Первый опытный образец троллейбуса МТБ-82 изготовлен к 1 мая 1951 г. В апреле 1955 г. изготовлен пассажирский троллейбус собственной конструкции ТБУ-1.

1868 Файрстоун Харви С. (Firestone Harvey S., 1868—1938) — американский предприниматель. В 1900 г. наладил производство резиновых шин.

1868.05.17 Додж Хорас (Dodge, ум. 1920.12.10) и Джон (1864.10.25—1920.01.14), братья, американские предприниматели и изобретатели. В 1913 г. начали выпуск собственного автомобиля. К моменту смерти братьев их компания была одной из крупнейших.

1868.10.12 Хорх Август (Horch August) — нем. конструктор и предприниматель. В 1899 г. основал компанию «A. Horch & Co». Первый автомобиль Хорха был выпущен в 1900 г. В 1909 г. Хорх ушёл из компании «Horch» и основал новую с таким же названием. Старая фирма подала на него в суд. Судебное заседание дало новой компании другое название — «Audi». После Первой мировой войны Хорх стал отходить от дел. В 1922 г. он стал почётным доктором инженерных наук Брауншвейгского технологического института. В 1932 г. Хорх принял должность члена наблюдательного совета Auto Union. Умер 3 февр. 1951 г.

1868.10.16 Клемент Вацлав (Clement Vaclav, ум. 1938) — чешский предприниматель, один из пионеров автомобилестроения. В 1895 г. вместе с Вацлавом Лаурином (Vaclav Laurin) в г. Млада-Болеслав основал фирму по выпуску велосипедов «Laurin & Clement», которая в 1898 г. начала выпускать мотоциклы, а с 1905 г. начала строительство автомобилей. В 1925 г. она объединилась с фирмой «Skoda» и стала носить это имя. Сам Клемент постепенно отошёл от дел и скончался в 1938 г.

1868.10.23 Ланчестер Фредерик Уильям (Lanchester, ум. 1946.03.08), англ. авиа- и автомобилестроитель, создатель первого английского автомобиля. В 1896 г. основал компанию «Lanchester Engine Co.» и создал свой первый автомобиль.

1873 Germain — фр. автомобильная компания. По началу занималась производством железнодорожного оборудования. С 1897 г. начала выпускать автомобили. В 1907 г. была выпущена первая собственная конструкция.

1873 Mitsubishi — одна из крупнейших японских корпораций, выпускает автомобили в составе которой занимается отделение «Mitsubishi Motors». Основана Ятаро Ивасаки. Первые автомобили «модель А» (1917) во многом напоминали машины Форда.

1873 Виллис Джон Норт (John North Willys, 1ум. 1935), американский предприниматель. В 1906 г. создал фирму «American Motor Car Sales Co.», через которую продавал автомобили Overland. В 1907 г. приобрёл и саму компанию «Overland», переименовав её в «Willys Overland». После Первой мировой войны, переименованная в «Willys Corp.», компания наладила производство легковых машин, грузовиков и шасси для автобусов.

1878 Бондарев Дмитрий Дмитриевич (ум. 1937), российский автомобильный конструктор. В 1909 г. устроился конструктором на РБВЗ. Вскоре был назначен помощником директора завода. В 1915 г. переехал в Петроград, где возглавил трубный завод «Проммет». Был приглашён возглавить строительство завода «АМО». В 1918 г. был репрессирован, но вскоре получил свободу. Работал на московских заводах Главметалл, ГУГАП. В 1930-х гг. проектировал «Ростсельмаш». В 1935 г. был приглашён И. А. Лихачёвым возглавить проектное бюро ЗИС. В 1937 г. был арестован и вскоре расстрелян. В 1955 г. посмертно реабилитирован.

1878 Заурер Ипполит (Saurer Hippolyte, ум. 1936) — швейцарский конструктор и предприниматель. Одним из первых в мире стал заниматься проблемой использования дизельного двигателя на автомобиле.

1878 Ледвинка Фанс (Ledvinka, ум. 1967), чешский конструктор. Работал на заводе «Нессельсдорфер-Вагенбау-Фабрик» в г. Копршивнице. В 1897 г. был создан первый автомобиль «Президент». В 1916 г. получил приглашение в австрийскую оружейную компанию «Штайр Верке». В конце 1921 г. он вернулся на завод в Копршивнице, который переименовали в «Tatra». С 1938 г., в период немецкой оккупации, был директором завода. После войны конструктор оказался в тюрьме, но вскоре после освобождения уехал в Австрию, где стал техническим директором «Штайр-Дайм-

лер-Пух».

1878 Расмуссен Йорген Скафт (Rasmussen Jorgen Skaft) — нем. инженер датского происхождения. В 1916 г. построил паромобиль и зарегистрировал торговую марку DKW — «паровой автомобиль» (Dampf Kraft Wagen). Позднее начал производство мотоциклов DKW. В 1931 г. на Берлинском автосалоне был представлен новый переднеприводный DKW Front. Расмуссен стал инициатором создания 1 января 1933 г. концерна «Auto Union».

1878.02.05 Ситроен Андре Гюстав (Citroen, ум. 1935.07.03), фр. инженер и промышленник, один из пионеров массового автомобилестроения. Основанное им акционерное общество «Societe anonime Andre Citroen» выпустило свой первый автомобиль в 1919 г. (модель «А»).

1878.03.08 Биригг Марк — швейцарский автоконструктор. В 1904 г. совместно с Дамианом Мате учредил фирму «Hispano-Suiza». В годы Первой мировой войны фирма перешла на выпуск авиационных моторов. В конце 1930-х гг. производство автомобилей во Франции пришлось прекратить. В Испании их выпуск продолжали до 1943 г. Последние годы жизни кавалер ордена Почётного легиона, доктор Цюрихского института Марк Биригг провёл в Швейцарии, где скончался 15 марта 1953 г.

1878.12.25 Шевроле Луи (Chevrolet Lois, ум. 1941.07.06), — американский автогонщик и промышленник. 3 ноября 1911 г. был готов первый автомобиль марки Chevrolet. Тогда же была зарегистрирована фирма «Chevrolet Motor Co.». Через 5 лет Шевроле уступил свою долю акций и отказался от прав на марку автомобилей своего имени Дюранту. Тот же, в свою очередь в 1916 г. объединил «Chevrolet Motor Co.» с концерном «GM». В 1936 г. Шевроле поступил на службу в отделение «Chevrolet» концерна «GM», где и закончил свои дни мелким служащим.

1883 De Dion-Bouton — фр. автомобильная компания. Её основали граф Де Дион (Comte Albert de Dion) и инженер Жорж Бутон (Georges Bouton). Первый паровой экипаж был выпущен в Плуто в 1885 г. Последний легковой автомобиль марки был изготовлен в 1932 г.

1883 Андерсон Джон У. (Anderson John W., ум. 1967) — изобретатель универсального стеклоочистителя (США). 1883 Пробст Карл (Probst Karl, ум. 1963) — американский инженер, создатель первого армейского автомобиля, прототипа современных джипов.

1883 Флорио Винченцо (Florio Vincenzo, ум. 1958) — ит. предприниматель, основатель одной из самых престижных автомобильных гонок «Тарга Флорио».

1883.08 Готтлиб Даймлер вместе со своим помощником и единомышленником Вильгельмом Майбахом создал первый скоростной бензиновый двигатель, на который получен патент.

1883.10.01 Основана Рейнская фабрика газовых моторов «Benz».

1888 Джон Бонд Данлоп, ирландский ветеринар, получил патент на пневматические шины для велосипеда.

1888 Камминс Клисси Л. (Cummins Clessie L., ум. 1968), американский изобретатель, создатель высокооборотного лёгкого дизельного двигателя. Имя изобретателя увековечено в Зале автомобильной славы в Детройте.

1888.04.12 Кимбер Сесиль (Kimber Cecil) — англ. конструктор и предприниматель. В 1923 г. при его непосредственном участии создавались первые автомобили «MG». В 1930 г. Кимбер стал директором-распорядителем «MG». Умер в 1945 г.

1888.09.16 Бентли Уолтер Оуэн (Bentley), англ. пионер автомобилестроения. В 1919 г. Бентли разработал автомобиль целиком на основе своих идей. Создал свою компанию «Bentley Motors». В производство машина поступила в 1921 г. В 1931 г. «Bentley» стало торговой маркой компании «Rolls-Royce». В 1935 г. Бентли перешел на фирму «Lagonda». Скончался 3 августа 1971 г.

1893 Daimler, англ. автомобильная компания. Начало выпуска автомобилей относят к 1896 г. С 1900 г., когда свой первый Daimler приобрёл принц Уэльский (будущий король Эдуард VII) и вплоть до 1950-х гг. фирма сохраняла за собой статус поставщика автомобилей для королевского двора.

1893 Pontiac, отделение американской компании «General Motors».

1893 Вильгельм Майбах, нем. конструктор, и Донат Банки, венгерский изобретатель, создали независимо друг от друга поплавковый карбюратор.

1893 Данилов Владимир Васильевич (ум. 1947), российск-

кий инженер, автомобильный конструктор. Карьеру начал на московском «Первом автобронетанковом заводе». В начале 1920-х гг. был направлен гл. конструктором на ЯАЗ, где в 1925 г. руководил разработкой, постройкой и испытаниями ЯЗ. Занимал пост технического директора завода, позже был переведен в Москву во Всесоюзное автотранспортное объединение. В 1932 г. был назначен нач. ТО ГАЗ. Участвовал в создании ГАЗ-4, ГАЗ-6, ГАЗ-ТК, ГАЗ-ААА, ГАЗ-МД, ГАЗ-03-30 и др. В 1936 г. возглавил следственный отдел, а также стал зам. технического директора завода по оборонной технике. В 1938 г. был репрессирован, в 1943 г. освобожден. Работал гл. механиком Борского стекольного завода.

1893 Дукс — российское предприятие по производству автомобилей, велосипедов и др. техники. Фабрика была основана в 1893 г. в Москве Юлием Александровичем Меллером. Первым автомобилем «Дукса» была партия паровых автомобилей похожих на американские паровики «Стенли». В 1903 г. была выпущена партия электрических омнибусов. После национализации завод «Дукс» был переименован в «Государственный авиационный завод № 1» (ГАЗ № 1). В 1931 г. было принято решение из состава ГАЗ № 1 выделить ряд специализированных производств. Организация велосипедного производства на базе станочного парка «Дукса» дала рождение Московскому велозаводу.

1893 Камм Вунибальд (Kamm/Wunibald, ум. 1966) — немецкий ученый. Разработал теорию обтекаемого автомобильного кузова с усеченной задней частью.

1893 Лоуи Раймонд (Loewy Raymond) — американский конструктор и дизайнер. Был разработчиком автомобилей, жилых отсеков американских космических аппаратов. Первый автомобильный кузов Лоуи изготовил в 1928 г. На протяжении 1930-х гг. он разрабатывал автобусы для «Грейхаунд Корп.» и «Пенсильвания Корп.», а также автомобили для «Cadillac», «Austin», «Ford», «Jaguar», «Lancia» и др. фирм. В конце 1930-х гг. Лоуи сотрудничал с «Nuffield» «Chap Motor», а после войны — со «Studebaker». Самыми известными его дизайнерскими работами стали Champion (1942), Starliner (1953) и экспериментальный Avant (1962). В 1976 г. он был включен в число американцев, оказавших наибольшее влияние на ход истории и благоустройство страны». Умер в 1986 г. В 1990 г. Лоуи был включен журналом «Лайф» в список 100 выдающихся деятелей XX в.

1893 Форд Эдзел (Ford Edsel, ум. 1943) — американский предприниматель. Сын Генри Форда. В 1919 г. стал президентом компании «Ford».

1893.09.21 Два брата, Фрэнк и Чарльз Дюрьи, построили первый в Америке бензиновый автомобиль и совершили на нём поездку. Машина ныне находится в музее Смитсоновского института в Вашингтоне.

1898 Ariel — англ. автомобильная компания. Выпускала до 1925 г. самые разнообразные автомобили.

1898 Bonacini — марка ит. автомобиля. Выпускалась на предприятии Чиро Боначини.

1898 Durkopp — нем. промышленная компания. Выпускала автомобили до 1927 г.

1898 Emanuel — марка ит. автомобиля. Выпускала до 1904 г. Эмануэлем Росселли.

1898 Figini — марка ит. автомобиля. Выпускалась до 1919 г. Луиджи Фиджини.

1898 Humber — марка англ. автомобиля. Выпускалась до 1976 г. Основатель марки Томас Хамбер.

1898 Lanza — марка ит. автомобиля. Выпускалась до 1903 г. Микеле Ланца.

1898 Marchand — ит. автомобильная компания. Производила легковые автомобили по лицензии «Дековилль» до 1905 г.

1898 Opel (Adam Opel AG), нем. автомобильная компания. Основана пятью братьями Опель и названа в честь их отца, Адама Опеля. Первая оригинальная модель Opel появилась в 1902 г.

1898 Prineti & Stucchi — марка ит. автомобиля. Выпускалась до 1902 г.

1898 Protos — марка нем. автомобиля. Выпускалась до 1925 г. Альфредом Штернебергом.

1898 Renault (Regie nationale des usines Renault), фр. государственная автомобильная компания. Выпускает легковые, грузовые и спортивные автомобили.

1898 Riley — марка англ. автомобиля. Выпускалась до 1969 г.

1898 Stearns — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1930 г. Франком Стирсом.

1898 Гордини Амеде (Gordini Amede, ум. 1979) — фр. автотехнолог и предприниматель. Выпускал собственную марку спортивных автомобилей. Создал ряд специальных спортивных модификаций серийных легковых автомобилей Renault.

1898 Дьяконов Сергей Сергеевич (ум. 1938) — российский организатор автомобильного производства. Первый директор ГАЗа (с июля 1932 г.).

1898 Первая автомобильная выставка в Париже. 1898 Префект Парижа Лепин вводит первые правила, регулирующие автомобильное движение, и устанавливает ограничение скорости 12 км/час

1898 Профессор Петербургского технологического института Г.Ф. Дегп построил двигатель, аналогичный двигателю Дизеля

1898 Фрезе и КО. В 1902 г. компания выпускает первый в России троллейбус, затем первый автомобиль-омнибус (автобус). В конце 1903 г. поступает заказ от почтового ведомства на четырнадцать автомобилей. Но в марте на производстве компании возник пожар и все автомобили сгорели. В 1905 г. фирма создает самый первый в мире автомобильный поезд с активными прицепами. В 1907 г. в Петербурге проходила Первая Международная автомобильная выставка. Комитет выставки наградил фирму Большой золотой медалью за производство и распространение автомобилей в России. В 1910 г. Пётр Фрезе продаёт свою фирму Автомобильному отделу РБВЗ.

1898.02.18 Феррари Энцо (Ferrari Enzo, ум. 1988.08.14), — ит. спортсмен, промышленник. 5 окт. 1919 г. на гоночном CMN стартовал в первом спортивном турнире, гонке Parma — Poggiodi — Verco, в котором был четвёртым. В 1920 г. был принят в фирму «Alfa Romeo». Карьеру гонщика завершил в 1932 г. Феррари продолжал работать на фирме «Alfa Romeo» до 1938 г. А в 1939 г. он основал собственную гоночную команду «Scuderia Ferrari». В 1946 г. основал автотомобилестроительную компанию. И в следующем 1947 г. с завода вышел первый автомобиль марки Ferrari — Ferrari 125GT.

1898.05.23 Челябинские строительно-дорожные машины (завод им. Колущенко) был образован как «Товарищество «Столь и КО» для изготовления сельскохозяйственной техники. После Великой Отечественной войны завод был переименован на производство дорожно-строительной техники.

1898.06.04 Липгарт Андрей Александрович (ум. 1980.03.20), сов. конструктор автомобилей, д.т.н., член-корр. Академии артиллерийских наук (1947), засл. деятель науки и техники РСФСР (1958), лауреат пяти Сталинских премий. С 1925 г. по 1933 г. работал в НАМИ, принимая участие в создании НАМИ-1, ГАЗ-ААА, первого советского троллейбуса и др. В НАМИ он стал гл. конструктором автомобильного отдела. С 1933 по 1951 г. А.А. Липгарт — гл. конструктор ГАЗа, где под его руководством были созданы грузовые ГАЗ-51, ГАЗ-63, легковые М-1, «Победа», ГАЗ-12 и др. Всего на ГАЗе за 18 лет под руководством А.А. Липгарта и при его непосредственном участии было разработано и построено 67 экспериментальных моделей, из которых в производство пошло 27. В 1951 г. он был снят с должности гл. конструктора, а в 1952 г. отправлен инженером в Миасс на УралАЗ, где проработал всего год, причём по его предложению и при его активном участии была произведена коренная модернизация УралЗИС-5. В 1953 г. Липгарт стал зав. кафедрой «Автомобили» МВТУ, преобразовав её в кафедру «Колёсные машины» и возвратился в НАМИ гл. конструктором института, а затем становится зам. директора по научно-экспериментальной работе. Награждён тремя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени, медалями.

1898.09.21 Радоначальником Санкт-Петербурга были подписаны правила пользования общественным автомобилем. Этот день можно считать Днем рождения такси в России

1898.10.24. У станции Александровская под Петербургом состоялись первые в России автомотогонки в которых приняли участие семь спортсменов. Победил Павел Беляев на трицикле Clement.

1898.12.18. Первый официально зарегистрированный абсолютный рекорд скорости — 63,149 км/ч установил граф Гастон де Шаслу Лоба на электромобиле «Жанто» конструкции Шарля Жанто на дистанции 1 км.

1903 Aries — фр. автомобильная компания. Основана бароном Шарлем Петье. Специализировалась на выпуске грузовых автомобилей. Прекратила своё существование в 1938 г.

1903 Clement-Bayard — марка фр. автомобиля. Выпускалась до 1922 г. Адольфом Клеманом.

1903 Excelsior — марка бельгийского автомобиля. Выпускалась до 1932 г. Основатель марки — Артур де Конинк.

1903 Florentia — марка итальянского автомобиля. Выпускалась до 1910 г.

1903 Gregoire — марка фр. автомобиля. Выпускалась до

1923 г. Пьером Жозефом Грегару.

1903 Hotchkiss, фр. фирма по производству автомобилей. Производство легковых машин Hotchkiss было прекращено в 1954 г., хотя выпуск грузовиков и военных машин продолжался в Сен-Дени до 1970 г.

1903 Invicta — марка автомобиля, которая выпускалась: в Италии Карло Мантовани до 1906 г., в Великобритании Нозлем Маклинном, Эриком Кэмпбеллом и Сивером Хоуком в периоды с 1924 по 1938 гг. и с 1946 по 1950 гг.

1903 Mantovani — марка ит. автомобиля. Выпускалась до 1906 г. Карло Мантовани.

1903 Standard, англ. фирма по производству легковых автомобилей. В 1961 г. вошла в состав компании British Leyland. Торговая марка существовала до 1963 г. Спортивные машины под маркой Triumph производились до 1984 г.

1903 Talbot — марка англ. автомобиля. Выпускалась с 1903 по 1938 гг. и с 1979 по 1986 гг.

1903 Thomas — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1918 г. Эдвином Россом Томасом.

1903 Willys Overland Co, американская автомобильная компания, выпускавшая легковые автомобили типа «джип». Своё начало фирма берёт от компании «Standard Wheel». В 1905 г. компанию приобрёл Джон Норт Виллис (John North Willys). Во время Второй мировой войны был армейский джип, которому «Willys» обязан своей мировой известностью. И именно он позволяет причислить «Willys» к числу ведущих автомобильных компаний.

1903 Бертони Фламиньо (Flaminio Bertoni, Маграно Варезе, Италия), фр. автомобильный дизайнер, скульптор. В 1935 г. начал разрабатывать модели для компании Citroen. Разрабатывал модель Traction Avant. Одна из лучших работ Бертони — седан Citroen DS19. Одна из последних моделей — автомобиль Ami6.

1903 Зимилев Георгий Владимирович (ум. 1962), российский учёный-автомобилист, генерал-майор инженерно-технической службы. В 1945 г. получил звание профессора, возглавил кафедру «Автомобили». Зимилев — разработчик методов интегрирования и исследования дифференциальных уравнений движения автомобиля. Подготовил раздел «Теория автомобиля» для справочника «Машиностроение». В 1951 г. выпустил книгу «Теория автомобиля», вобравшую большую часть его научных изысканий.

1903 Коротонико Николай Иванович (ум. 1995) — российский учёный и конструктор. Создатель автомобильной техники повышенной проходимости.

1903 Первый автобус в Санкт-Петербурге был построен на фабрике «Фрезе». Он имел открытый кузов на 10 чел. На автобусе был установлен одноцилиндровый мотор мощностью 10 л.с. Он мог развивать скорость до 15 км/ч.

1903.10.17 Первый серийный автомобиль Cadillac с одноцилиндровым двигателем выехал из ворот одноименного завода в Детройте.

1903.01.23 Грачев Виталий Андреевич (ум. 1978.12.24), выдающийся советский конструктор автомобилей высокой проходимости, создавший около 90 образцов колесных машин, дважды лауреат Сталинской премии.

1903.06.16 Ford Motor Co, американская автомобильная компания, выпускающая легковые автомобили марок Ford, «Меркьюри», Lincoln, грузовики, разнос, зную сельскохозяйственную технику.

1903.09.15. На главном почтамте Санкт-Петербурга начало работать первое в России автотранспортное предприятие. Четырнадцать фургонов столичной фабрики «Фрезе» начали развозить почту.

1908 AC — марка англ. автомобиля. Основатели марки Джон Уэлтер и Джон Портвайн.

1908 Chalmers — марка автомобиля в США. Выпускался до 1924 г. Основателем марки Хью Чалмерс.

1908 Fafnir — марка нем. автомобиля. Выпускался до 1926 г.

1908 Franko — марка ит. автомобиля. Выпускался до 1912 г. Атилио Франко.

1908 Hupmoile — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1940 г. Первая модель этой марки была разработана Робертом Хаппом и Э.А. Нельсоном

1908 McLaughlin — марка англ. автомобиля. Выпускалась до 1922 г.

1908 Sims — марка ит. автомобиля. Выпускался до 1909 г.

1908 Walter — марка чешского автомобиля. Йозеф Вальтер начал выпуск 3-колёсных автомобилей.

1908 Абарта Карло (Carlo Abarth, ум. 1979), ит. инженер-конструктор. В 1949 г. основал в Турине фабрику «Abarth & Co» по производству глушителей и систем выпуска отработавших газов. Позже занялся тюнингом серийных автомобилей Fiat, в 1953 г. приступил к производству спортивных автомобилей Fiat. По сути, компания «Abarth» была гоночным подразделением концерна «Fiat», который в 1971 г.

окончательно приобрёл дитище Карло Абарта.

1908 Зигель Александр Петрович (ум. 1994) — российский инженер. Занимался вопросами проектирования двигателей для автомобилей. При его участии были разработаны двигатели для легковых, грузовых автомобилей и автобусов: ЗИС-110, ЗИС-154, ЗИС-113А, ЗИС-111, ЗИС-130.

1908 Мужикин Петр Иванович (ум. 1997), российский конструктор, разработчик полноприводных автомобилей ГАЗ. Принимал участие в разработке ГАЗ-32, ГАЗ-33, ГАЗ-62 и др. В 1949 г. за создание ГАЗ-63 был награжден Сталинской премией. В 1955 г. занял пост гл. конструктора УАЗа. Под его руководством были спроектированы фургон УАЗ-450 (1958) и грузопассажирский УАЗ-460 (1961). Мужикин известен и как разработчик полугусеничных и гусеничных снегоболотоходов.

1908 Русско-Балтийский вагонный завод. По инициативе члена правления завода М.В. Шидловского на РБВЗ был открыт автомобильный отдел, руководством которым поручили И.Я. Фрязинскому. В 1910–1915 гг. был изготовлен 581 автомобиль разных моделей, 18-и серий, вкл. небольшое количество грузовых автомобилей. Кроме того, в 1917 г. РБВЗ в Петербурге выпустил 42 автомобиля модели С24/40, в 1923–1926 гг. заводом 2-й БТАЗ в Москве было изготовлено 22 автомобиля той же модели Руссо-Балт С24/40.

1908 Триппель Ганс (Hans Trippel, ум. 2001), нем. конструктор, создатель знаменитых автомобиль-амфибий.

1908.02.12 Гонка Нью-Йорк — Париж — первая транс-континентальная автомобильная гонка.

1908.08.13 в Москве впервые было открыто автобусное движение

1908.09.06 Российские автомобилисты Андрей Нагель (редактор журнала «Автомобиль»), Альберт Эфрон (автогонщик) и Владимир Лебедев (автомобильщик) отправились в пробег Петербург — Париж на автомобиле Brasier 24/30.

1908.09.16 General Motors Co., крупнейшая американская автомобильная компания. Основана У. Дюрантом.

1908.10.01 Начато производство автомобиля Ford T. До 31.05.1927 фирма «Ford» изготовила 15007033 машин этой модели.

1908.10.25 Родился Дмитрий Петрович Великанов, доктор наук, академик, работавший в области автомобильного транспорта.

1913 Aston Martin Lagonda Ltd., англ. фирма по производству спортивных автомобилей. Основана Лайоном Мартином и Ричардом Бэмфордом в 1913 г.

1913 Chandler — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1929 г. группой предпринимателей во главе с Ф. Чандлером.

1913 Duesenberg — американская фирма по производству легковых автомобилей. Прекратила существование в 1937 г.

1913 Flirt — марка ит. автомобиля. Выпускалась до 1914 г.

1913 Leyat — марка французского автомобиля. Выпускалась до 1927 г. Марселем Лейя.

1913 Sizaire-Berwick — марка англ. автомобиля. Выпускалась до 1930 г.

1913 Вассерман Григорий Моисеевич (ум. 1972), советский конструктор, проектировщик легковых автомобилей. Работал на ГАЗе ведущим конструктором. В последние годы жизни — зам. гл. конструктора ЗАЗ. Под его руководством были созданы ГАЗ-64-125 и ГАЗ-67. В 1944–1948 гг. занимался проектированием ГАЗ-20 «Победа». В 1953 г. сконструировал ГАЗ-69, в 1955 г. — ГАЗ-72, в 1956 г. — ГАЗ-73. На основе последнего был разработан МЗМА-410 (1957).

1913 Долматовский Юрий Аронович (ум. 1999), российский конструктор, основоположник отечественного автомобильного дизайна. Автор популяризаторских книг об истории автомобилестроения, статей и учебных пособий. Брат поэта Евгения Долматовского.

1913 Сансон — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1923 г. Гарри Фордом и Хью Чалмерсом.

1913 Юмашев Николай Александрович (ум. 1985) российский конструктор легковых автомобилей. Участвовал в проектировании автомобилей: ГАЗ-13, ГАЗ-14, ГАЗ-18.

1913.02.10 (ст. ст.) Санкт-Петербургский Автомобиль-Клуб провёл автомобильную гонку на льду по маршруту Санкт-Петербург — Кронштадт — Санкт-Петербург.

1918 Ardita — ит. автомобильная компания, основана Альфредо Галланци.

1918 Bignan — марка фр. автомобиля. Выпускалась Жак Биньяном до 1930 г. Это были гоночные автомобили.

1918 Essex — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1932 г.

1918 OM — марка ит. автомобиля. Выпускалась до 1934 г. миланской машиностроительной компанией «Оффичи-

не Мекканике».

1918 Varley-Woods — англ. автомобильная компания. Название фирмы было составлено из имен её основателей. Выпускала автомобили до 1921 г.

1918 Кончались эра машин, принадлежащих к категории «Ветеран».

1918 Ленинградский завод «Большевик» выпустил первые тракторы. Эти тракторы являлись копиями мощных тяжёлых гусеничных тракторов фирмы «Холт».

1918.03 Начало ремонта машин и производства кузовов на шасси импортных автомобилей «Уайт», «Фиат» и др. на АМО-ЗИЛ

1918.11.06 Основан Научно-Исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ).

1923 BNC — фр. автомобильная компания основана Жаком Мюрром. До 1931 г. выпускались модели спортивных легковых автомобилей.

1923 Buccioli — марка фр. автомобиля. Выпускались автомобили до 1932 г. братьями Анджело и Поль-Альбертом Бюччиали.

1923 Checker — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1982 г.

1923 Marino — марка ит. автомобиля. Её выпускал Луиджи Марино до 1930 г.

1923 MG (Morris Garage) — «Автомобильные мастерские Морриса», английская фирма по производству спортивных автомобилей.

1923 SARA — марка фр. автомобиля. Выпускалась до 1930 г. «Компанией автомобилей с воздушным охлаждением» (в переводе сокращённо SARA).

1923 Triumph, англ. фирма по производству легковых автомобилей. Была основана иммигрантом из Германии Зигфридом Беттманном. В 1944 г. была куплена компанией Standard. Выпуск автомобилей марки Triumph прекратился в 1984 г.

1923 Анцани Алессандро (Anzani Alessandro) — ит. промышленник, основал в Милане автомобильную фирму, на которой в течение двух лет выпускал микроавтомобили.

1923 Появление 24-часовой гонки в Ле Мане, которая быстро становится важнейшим в мире состязанием на выносливость

1923 Тиг Ричард А. (Teague Richard A., 1923–1991) — американский дизайнер. Наиболее известные его модели «Эмблер-Мэрлин», «Гремлин», «Тэйсер».

1923.09.16 Стартовал Всероссийский испытательный автомобильный пробег протяжённостью 2017 км. В числе 50 легковых машин, старых и новых, шли два «Руссо-Балта», построенные в 1922 г. объединением «Промбронь».

1928 BMW — нем. компания по производству автомобилей и мотоциклов.

1928 De Soto — автомобильная марка США. Выпускалась до 1960 г. концерном «Фрайслер».

1928 Plymouth — американская автомобильная компания. В настоящее время марка принадлежит корпорации «Chrysler».

1928 Rosengart — марка фр. автомобилей. Выпускалась до 1955 г.

1928 Грем-Пейдж/Грем — марка автомобиля США. Выпускалась до 1945 г. братьями Рэйем и Джозефом Грем.

1928 Колани Луиджи (Colani Luigi) — нем. дизайнер. Впервые дебютировал в 1954 г. на Женевском автосалоне с автомобилем Golden Rose, построенным кузовной фирмой «Rometsch» на шасси Fiat.

1928 Чепмен Энтони Колин Брюс (Chapman Anthony Colin Bruce, ум. 1981), англ. конструктор спортивных автомобилей Lotus и основатель одноименной компании.

1928 Я-4. Я-3 нуждался в более мощном двигателе. Решение проблемы могло быть осуществлено только за счёт приобретения его за рубежом. В Германию был направлен В.В. Данилов, которому поручили подобрать и заказать нужный мотор. Выбор пал на 70-сильный бензиновый двигатель Mercedes L-3 в комплекте со сцеплением и коробкой передач. Вскоре партия силовых агрегатов прибыла в Ярославль, что позволило на базе автомобиля Я-3 создать новый, получивший название Я-4. В 1928–1929 гг. завод изготовил 137 автомобилей — по количеству закупленных силовых агрегатов.

1928.02.10 Высоцкий Михаил Степанович, конструктор автомобилей и учёный, д.т.н. (1976), профессор, засл. деятель науки и техники БССР, академик Национальной Академии Наук (НАН) Белоруссии, Ген. конструктор по автомобильной технике Белоруссии (2002). В 1949 г. пришёл на Минский автозавод (МАЗ). С 1961 г. гл. конструктор МАЗа. За 35 лет его работы созданы и освоены все выпускавшиеся и выпускаемые сегодня семейства МАЗов. В 2001 г. был назначен ген. директором Научного центра научно-

инженерного республиканского унитарного предприятия «Белавтогортранстроение» НАН, в 2002 г. занял пост ген. конструктора по автомобильной технике Белоруссии. Лауреат гос. премий СССР и БССР, награжден орденами и медалями. В 1997 г. по решению Международного биографического центра в Кемероиде М.С. Высоцкий назван «Человеком года», а Биографический институт США включил его в список 5 тыс. ученых, внесших большой вклад в развитие науки в XX в.

1928.04.15 «За Рулем» — популярный автомобильный журнал. Организован по инициативе журналиста М.Кольцова.

1933 Railton — марка английского автомобиля. Выпускалась до 1949 г.

1933 Брак Поль (Paul Bracc, р. 1933, Бордо, Франция), фр. скульптор, живописец, дизайнер, автор двух книг и более 400 статей об автодизайне. В 1953–1954 гг. работал ассистентом Филиппа Шарбонне. Участвовал в создании спортивного купе Pegaso. В 1957–1967 гг. занимался проектированием автомобилей компании «Mercedes-Benz». Разработал дизайн Mercedes 230SL Pagode, Mercedes 220S Coupe, Mercedes 600 и др. С 1967 г., работал в студии «Бриссонно и Лотз» (Brissonnau & Lotz). В 1970 г. возглавил в Мюнхене дизайн-студию BMW. В 1972 г. Брак нарисовал первый этюд футуристического купе Turbo Отстранировал модельный ряд BMW, дизайнер придумал деление на серии. Так появились BMW 3-й, 5-й и 7-й серий. Позже Поль Брак разработал BMW 6-й серии. В 1974 г. Брак занялся разработкой кузовов для компании «Peugeot». Поль Брак является членом «Автомобильного общества изящных искусств». Дизайнер награжден национальным орденом «За заслуги».

1933 ГАЗ-03-30 Начато производство автобусов служебного назначения на шасси ГАЗ-АА (ГАЗ-ММ). Выпускался Горьковским заводом автобусов. Выпуск прекращён в 1946 г. (по др. источникам в 1950 г.)

1933 ГАЗ-4 Начато производство пикапа на базе ГАЗ-А. Автомобиль широко использовался для перевозки почты и доставки мелких партий грузов. Кабина использовалась от грузовика ГАЗ-АА. Грузовая платформа имела откидные скамьи и дверцу в задней стенке. Всего было изготовлено 10648 пикапов. Выпуск прекращён в 1936 г.

1933 Данворт Кейт (Duckworth Keith, 1933) — англ. инженер и предприниматель. Один из основателей компании «Косворт».

1933 Ликинский автобусный завод. Основан, как Лесохимический опытный завод облагораживания древесины «ЛОЗОД». С 1959 г. завод начинает сборку автобусов ЗиЛ-158 и становится Ликинским автобусным заводом (ЛиАЗ). Самым значимым детищем завода стал автобус ЛиАЗ-677, опытная партия которого была изготовлена в 1967 г. В 1990 г. начато серийное производство больших городских автобусов ЛиАЗ-5256. В XXI в. разработаны низкопольные ЛиАЗ-5292 и ЛиАЗ-9293 и сочленённый ЛиАЗ-6212. 6 дек. 2007 г. на заводе выпущен первый троллейбус.

1933.05.01 Красный Путиловец — марка российского автомобиля. Выпускалась в 1933 г. в Ленинграде. Это были автомобили высшего класса марки Л-1. За прототип был принят Buick Eight серии «90». Всего было выпущено 6 автомобилей.

1933.06. Начат выпуск 2-осных бортовых автомобилей ЗИС-5.

1933.06.01 Челябинский тракторный завод — крупная машиностроительная компания по разработке и производству промышленных тракторов и двигателей к ним. Сегодня завод выпускает машины для нефти, газодобывающей, горнорудной, строительной и др. отраслей.

1933.07.06 Каракумский Пробег — известный автомобильный пробег, который состоялся с 6 июля по 30 сентября 1933 г. по маршруту: Москва — Горький — Казань — Самара — Оренбург — Актобинск — Аральск — Ташкент — Самарканд — Бухара — Чарджуй — Ургенч — Красноводск — Баку — Тифлис — Ордунджикдзе — Ростов-на-Дону — Харьков — Воронеж — Тула — Москва.

1933.07.26 Выпущены первые 3-осные бортовые автомобили ЗИС-6

1933.09 Toyota Motor Co. Ltd, японская автомобильная компания». Создана как департамент по разработке автомобилей компании «Toyota Loom Works». В 1937 г. преобразована в независимую фирму. Первая модель, кабриолет Toyota AV, представляла своеобразный гибрид моделей Chrysler и Ford на шасси от Chevrolet.

1933.11.15-17 советский троллейбус ЛК-1 (Лазарь Каравичин-1) отправился в путь по московским улицам

1933.12.18 — выпущены первые три автобуса ЗИС-8

1933.12.26 — является официальной датой создания япон-

ской автомобильной компании «Nissan», которая первоначально носила имя «Jidosha Seizo Co., Ltd.».

1938 DB — марка фр. автомобиля. Выпускался до 1961 г. Шарлем Дойчем и Рэне Боннэ. Автомобили этой марки успешно выступали в спортивных соревнованиях, пять раз выигрывали 24-часовые гонки в Ле Мане.

1938 Mercury, американская фирма по производству легковых автомобилей, отделение компании «Ford».

1938 GA3-11-73. Были готовы первые образцы. От GA3-M1 отличался 6-цилиндровым двигателем, удлинёнными передними рессорами, более эффективными тормозами, новым щитком приборов, облицовкой радиатора и др.

1938 GA3-25 — опытный автомобиль, созданный на базе GA3-21 с удлинённым кузовом типа «Рамбл-сит» (5 мест в закрытом салоне и два в откидной крышке багажника) от GA3-M1.

1938 Гандини Марчело (Gandini Marcello) — ит. автомобильный дизайнер. С 1965 по 1979 гг. работает ведущим дизайнером фирмы «Бертоне». Им создаются кузова: Porsche 911 Spider, Alfa Romeo Montreal, Lamborghini Miura, Lancia Stratos, Lamborghini Countach. В 1974 г. созданный им Lancia Stratos HF начал свою спортивную карьеру, выиграв всё, что можно было выиграть. Он стал единственным автомобилем, который три раза подряд (1975–1977 гг.) выиграл чемпионат мира по ралли.

1938 Джуджаро Джорджетто (Giorgetto Guigiaro, Пьемонт, Италия), ит. художник, дизайнер автомобилей, автор «граненного» стиля («folded paper»). В 1955 г. начал работать в Центре стиля «Fiat». В 1959 г. перешёл в кузовную фирму «Bertone». В 1966 г. Джуджаро возглавил Центр технологии и стиля фирмы «Ghia». В 1968 г. совместно с Альдо Мантовани, Лучиано Боцио, Джинно Боаретти и Хидеюки Миякава создал компанию «SIRP SpA ItalDesign». Джорджетто Джуджаро — член правления итальянской Ассоциации промышленного дизайна (ADI), почётный доктор британского Королевского колледжа искусств.

1938 Пих Фердинанд (Ferdinand Piech, р. 1938), австрийский инженер-конструктор, внук Фердинанда Порше. В 1963 г. приступил к работе в отделе испытаний двигателей компании «Porsche». В 1971 г. занял пост технического менеджера фирмы. В 1973 г. перешёл в «Audi-NSU Auto Union AG». В 1983 г. стал вице-председателем совета директоров «Audi AG». В 1988 г. стал председателем правления Audi AG. В 1993 г. Пих был назначен председателем совета директоров «Volkswagen». В 1999 г. Пих был избран президентом ACEA — Европейской Ассоциации производителей автомобилей.

1938 ЯТБ-3. За основу конструкции будущего ЯТБ-3 взяли кузов английского двухэтажного троллейбуса компании «Инглиш электрик». Последние экземпляры троллейбуса ходили в столице до конца 1940-х гг.

1938.03. Началось производство автобуса ЗИС-16. Основу конструкции автобуса составлял грузовик ЗИС-5, однако вместо базового был установлен форсированный 85-сильный двигатель ЗИС-16.

1938.10.31. Образован «Мосдормаш» как экспериментально-механический завод Треста уличной очистки Москвы.

1943 GA3-67/GA3-67Б. Выпускался Горьковским автозаводом.

1943 УралЗИС-5. Выпускался Уральским автозаводом. 1943.02 Владимирский тракторный завод. В июле 1944 г. были собраны первые тракторы «Универсал У-2». В 1947 г. началось изготовление тракторов хлопковой модификации. В 1955 г. работники ВТЗ создали новый трактор, а через год уже было выпущено 10 тыс. тракторов ДТ-24 универсально-пропашной и хлопковой модификаций. В 1-й пол. 1958 г. началось массовое производство Т-28. Их производство в 1970 г. передано Ташкентскому тракторному заводу, а Владимирский перешёл на изготовление тракторов Т-25. В настоящее время ВТЗ — это высокоорганизованное производство, оснащённое современным оборудованием.

1943.08 Челябинский машиностроительный завод автомобильных прицепов (ЧМЗАП) «Уралавтоприцеп» ведёт свою историю с небольшого производственного участка, организованного в 1941 г. в помощь уральским металлургам и в августе 1943 г. приобрёл самостоятельность и стал именоваться заводом металлоконструкций.

1943.10 Тверской экскаваторный завод. Серийный выпуск экскаваторов начался в окт. 1950 г. Эти экскаваторы были на пневмоколёсном ходу. Новый этап в развитии предприятия связан с созданием гидравлических экскаваторов и ведёт отсчёт с 1971 г. Сегодня ОАО «Тверской экскаватор» — лидер в России по производству экскаваторов и погрузчиков грузоподъёмностью 1,6; 3 и 5 т.

1948 Artesi — ит. автомобильная компания. Основана

Антонио Артези.

1948 GA3-63. Разработка машины началась в 1937 г. и до 1943 г. было построено несколько опытных образцов. Вариант 1943 г. имел кабину и крылья от импортного грузовика Studebaker US6. Конструкция окончательного варианта GA3-63 была в высокой степени унифицирована с GA3-51. Серийное производство продолжалось 20 лет. GA3-63 послужил основой для создания в 1950 г. колёсного бронетранспортера БТР-40.

1948 Начато строительство Завода торфяного машиностроения. В 1958 г. предприятие получило новое имя — Белорусский автомобильный завод (БелАЗ) и из его ворот выехал первый 25-тонный MA3-525.

1948.04.14 ЗИС-151 Опытный образец автомобиля, построенный в 1944 г., получил обозначение ЗИС-150П. В 1946 г. на ЗИСе были построены два опытных образца ЗИС-151. С использованием узлов и агрегатов ЗИС-151 в 1950 г. был создан колёсный БТР-152 (заводское обозначение ЗИС-152).

1948.04.26 ЗИС-150 — Начало массового производства.

1948.10.06. На международной автомобильной выставке в Париже впервые был представлен Citroen 2CV. Его производство началось в 1949 г. и продолжалось вплоть до 1991 г.

1953 Artolt — американская автомобильная компания. Выпускала до 1964 г. спортивные автомобили.

1953 Austin Healey — марка англ. автомобиля. Выпускалась до 1971 г. Дональдом Хили.

1953 Iso — ит. автомобильная компания. Была основана Ренцо Rivольта и выпускала спортивные автомобили до 1976 г.

1953 GA3-46 (MAB). Плавающий автомобиль выпускался Горьковским автозаводом. Армейское обозначение машины — MAB (малый автомобиль водоплавающий). Машина базировалась на узлах и агрегатах GA3-69.

1953 Михневский ремонтно-механический завод был основан как производственная база треста «Центроспецстрой». Предприятие специализируется на производстве бульдозеров, баровых машин, трубоукладчиков, коммунальной техники.

1958 Edsel — марка автомобиля в США. Выпускалась до 1960 г. концерном «Ford».

1958 Gilbem — англ. автомобильная компания. Название образовано из первых букв имен её основателей: Джилла Смита и Берхарда Фризе. Выпускала автомобили до 1977 г.

1958 Marcos — англ. автомобильная компания. Названа в честь имен её основателей — Джима Марша и Фрэнка Костина.

1958 Shanghai — марка китайского автомобиля высшего класса.

1958 Брянский завод колёсных тягачей (БЗКТ) — Брянский автомобильный завод. Образован в июне 1998 г. в результате реструктуризации Брянского автомобильного завода, основанного в 1958 г. На шасси БАЗ монтировались комплексы различного назначения: «Луна», «Редут», «Рейс», «Оса», «Точка», «Ока», «Маневр» и др. В настоящее время является одним из производителей большегрузных колёсных шасси для нефтегазового комплекса России.

1958 ЗИЛ-157 — начало серийного производства. В 1961 г. грузовик был модернизирован (ЗИЛ-157Н). В 1978 г. увидела свет модификация ЗИЛ-157НД. Серийное производство автомобиля продолжалось до 1982 г. Ряд узлов нового грузовика был использован при модернизации БТР-152.

1958 РАФ-977 «Латвия» — микроавтобус. Выпускался Рижским заводом автобусных кузовов на базе агрегатов GA3-21.

1958.01.14 Курганский автобусный завод — является одним из крупнейших автобусостроительных предприятий России. Завод начал свою деятельность с выпуска автобусов на шасси GA3-51 для сельских дорог. За время своего существования выпустил более 450 тыс. автобусов.

1958.07 Москвич-407 — седан. Выпускался Московским заводом малолитражных автомобилей.

1958.10 УАЗ-450 — фургон. Выпускался Ульяновским автозаводом.

1958.10 УАЗ-450А — санитарный. Выпускался Ульяновским автозаводом.

1958.10 УАЗ-450В — микроавтобус. Выпускался Ульяновским автозаводом на базе УАЗ-450.

1958.10 начался выпуск автомобиля УралЗИС-355М. Выпуск последнего из уральских ЗИСов продолжался до 16 октября 1965 г.

1958.11 ЗИЛ-111 — начало серийного производства. Выпускался Заводом им. Лихачева.

1963 Bolwell — австралийская автомобильная компания. Основана братьями Боллуэлл в Мельбурне и до 1974 г. вы-

пускала спортивный автомобиль «Нагари».

1963 Lamborghini, ит. фирма по производству спортивных автомобилей. Образована на основе предприятия Ferruccio Lamborghini, занимавшегося производством тракторов и кондиционеров. Феруччо Ламборгини начал изготавливать спортивные автомобили в эксклюзивном исполнении и стал первым серьёзным промышленником, сделавшим ставку на центральное расположение двигателя. В 1981 г. владельцем компании Lamborghini стал Патрик Мимран. Под его руководством было возрождено производство спортивных машин. С 1987 г. компания была собственностью «Chrysler», в 1993 г. была продана «Mega Tech-Kia», в 1998 г. куплена «Audi».

1963.09.01 Илья Александрович Тихомиров на автомобиле Пионер-2 в рекордном заезде на озере Баскунчак в классе газотурбинных автомобилей массой до 500 кг добился на дистанции 1 км со стартом с хода ср. скорости 311,4 км/ч, что было выше соответствующего мирового рекорда

1968 Gillet — марка бельгийского спортивного автомобиля. Стала выпускаться автогонщиком Тони Жилле.

1968 Hyundai Motor Co., южнокорейская компания приступила к производству автомобилей.

1968.07.19 Впервые четыре полноприводных автомобиля Формулы 1 (два Lotus 63, Matra MS84 и McLaren M9A) вышли на старт гонок первенства мира в Сильверстоуне. Они не показали превосходства над машинами традиционной конструкции.

1973 Spartan — марка англ. автомобиля. Выпускалась до 1982 г. Джимом МакИнтайром.

1978 Covini — марка ит. спортивного автомобиля. Выпускалась до 1983 г. Ферруччио Новини.

1978 Daewoo — южно-корейский промышленный концерн. Наряду с южнокорейскими лицензиями делает собственные разработки. С 1996 г. ряд моделей этой марки выпускается на предприятии «Красный Аксай» в Ростове-на-Дону.

1978 De Lorian — североирландская автомобильная компания. Просуществовала до 1982 г.

1978 КамАЗ-5511 начато серийное производство. Первая партия — ноябрь 1977 г.

1978 Энгельсский завод специализированный автомобилей (ЭЗСА) был выделен из состава троллейбусного завода им. Урицкого в самостоятельное предприятие. Завод специализировался на выпуске кузовов-фургонов на шасси автомобилей, которые входили в состав подвижных РК. В 1993 г. завод стал АООТ «Спецавто» и начал производство городского автобуса ЭЗСА-4216 «Альтерна», а с 2000 г. производство автобусов MA3-ЭЗСА-103

1983 Maruti — марка автомобилей в Индии.

1983 MA3-7904 (спец. колёсный транспортер) — 6-осное спецшасси грузоподъёмностью 200 т! Этим экспериментальная машина была создана для одного из ракетных комплексов с МБРР, была построена на MA3е, затем разобрана и перевезена на полигон Байконур для испытаний. Дальнейшая её судьба неизвестна.

1983.11 Урал-5557. В конце 1970-х гг. перед УралАЗом была поставлена задача сконструировать и внедрить в производство автомобиль высокой проходимости для работы в сельском хозяйстве. Предназначен для перевозки сельхозгрузов массой до 7000 кг. Автомобиль рассчитан для эксплуатации с прицепом по всем видам дорог и в полевых условиях. Широкопрофильные шины с регулируемым давлением обеспечивают высокий уровень проходимости. Самосвал оснащается платформой с 2-сторонней боковой разгрузкой и автоматическим открыванием боковых бортов, сцепным устройством и гидроприводом для самосвального прицепа.

1988 Таврия — марка укр. автомобиля. Первая модель этой марки — ЗА3-1102 «Таврия». С 1994 г. началось производство «Таврия Дана». Затем последовали модели «Таврия Нова» и «Таврия Славута».

1993 Волжанин. На базе автоколонны № 1732 г. Волжский было организовано Волжское автобусное производство «Волжанин». Предприятие начинало со сборки автобусов ЛиАЗ-5256 из поставляемых машинокомплектов. В 1995 г. дебютировала первая собственная разработка — междугородный автобус Волжанин-5268. В 1996 г. на заводе началось изготовление собственных кузовов, а в 1997 г. появились опытные образцы городского автобуса большого класса Волжанин-5270. В 2001 г. завод показал первый в России 3-осный 15-метровый автобус, который с 2002 г. выпускается как Волжанин-6270. В 2003 г. впервые в России был показан 3-осный междугородный лайнер Волжанин-6212, а в 2004 г. на московском автосалоне дебютировала и модель малого класса Волжанин-3290.

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

АДРЕСА МАГАЗИНОВ:

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

тел.: 8-903-118-58-65

e-mail: auto-model@rambler.ru

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



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР



принимаются случаи возврата, ошибочного написания адреса. И если нам приходит от вас сообщение о неполучении какого-либо номера через 3-4 месяца после его появления – мы уже ничем не можем помочь. Весь тираж журнала расходуется в течении двух месяцев с момента выхода его из печати (как правило середина февраля, апреля, июня, августа, октября и декабря)

Надеемся, что Вы останетесь с нами.

Мир Коллекционных Моделей

1001 автомобиль

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



Добро пожаловать в Удивительный Мир
Масштабных
Коллекционных Моделей!

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

Всегда представлены Коллекционные Модели в 1:10, 1:12, 1:18, 1:43, 1:72, 1:87 масштабах!

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

Москва

+7(495) 762 56 74

+7(916) 614 33 15

Интернет магазин

www.1001automodel.ru

e-mail: info@1001automodel.ru

Дорогие друзья и коллеги!

31 марта заканчивается подписка на первое полугодие и на весь 2008 год. Подписка осуществляется только через редакцию.

Редакция может гарантировать получение журнала только его подписчикам.

Стоимость подписки составляет 390 руб. за полугодие или 780 руб. за год с пересылкой по России.

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

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

Так же просим вас сообщать в редакцию о неполучении журнала (примерные сроки получения журнала вы знаете). Слу-

знакомьтесь – мастерская «Данмодель»/«Danmodel» (Канада). Мастерская образована в 2007 г.

Продукция – модели советских и российских автомобилей в масштабе 1:43, преимущественно, КИТЫ (наборы) для самостоятельного конверсирования моделей заводского производства. Тираж каждой модели ограничен 75 шт. Материал – двухкомпонентный пластик/полиуретан.

К сожалению в редакции есть только электронный адрес мастерской – e-mail: danmodel@rambler.ru.

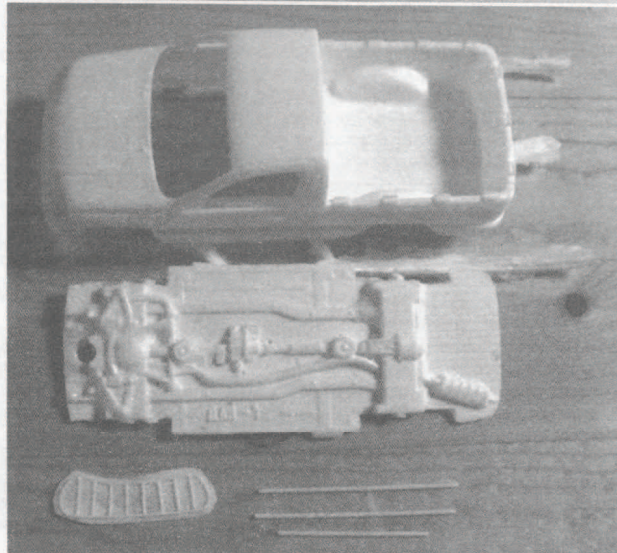
Первая модель – пикап ВА3-23235 «Нива» (номер по каталогу дан-1) – трансКИТ (набор) для самостоятельного конверсирования модели Chevrolet Niva производства Бауер/Cararama. В набор входят: кузов, дно, поручни, защитная решётка, декали (номера и эмблемы), пластик-плёнка на заднее стекло.

Необходимо обработать детали, очистить их от облоя и литников, переставить детали от Chevrolet Niva, отпилив стекло и передние сиденья от задних.

Рекомендуемый цвет окраски: красный или белый (цвета прототипов).

Цена 1750 рублей, включая стоимость пересылки (в любую страну мира).

Следующая планируемая модель – фургон ВА3-2723 «Нива»



Автомобили 1987 года – Opel Omega, Audi 80 (Type 89) и BMW 7-series



Александр БАРМАСОВ (Санкт-Петербурге)
e-mail: barmasov@pobox.spbu.ru
Фото фирм-производителей



Opel Omega/Chevrolet Corsica/
Vauxhall Carlton

Фирма Opel в преддверии своего 125-летия в августе 1986 г. выпустила новую модель – Opel Omega. Этот автомобиль заменил более раннюю серию машин Opel Rekord. Дебют был удачным – Opel Omega в европейском конкурсе «Автомобиль 1987 года» с 287 баллами занял первое место.

Новый автомобиль выпускался в двух вариантах – седан и универсал (caravan). Машина разрабатывалась с учётом последних требований технологии и дизайна. В частности, коэффициент лобового сопротивления (Cx) удалось уменьшить до 0,28. Opel Omega выпускался в пяти вариантах (LS, GL, GLS, GD, 3000). Поскольку немецкая фирма «Opel AG» является составной частью концерна «General Motors», платформа Opel Omega использовалась и для других новинок концерна – Vauxhall Carlton в Великобритании (отличался правым расположением руля и отдельными элементами) и Chevrolet Corsica (1987) в США.

У Opel Omega девять модификаций силовых агрегатов: один двигатель с карбюратором, пять с впрыском, три дизеля и три сочетающиеся с ними коробки передач. Вместе с различными комплектациями кузова получаются десятки вариантов. При этом предлагался очень широкий выбор платного дополнительного оборудования – 25 наименований, в т.ч. блокируемый дифференциал и алюминиевые диски колёс, автомат регулировки дорожного просвета и электронное определение моментального расхода топлива, стереоприёмник и окраска «металлик». Если Opel Omega оснащали полным комплектом дополнительного оборудования, то его цена возрастала на 81%.

Opel Omega GLS – машина классической компоновки с четырёхдверным пятиместным кузовом «седан». Двигатель четырёхцилиндровый, жидкостного охлаждения с непосредственным впрыском топлива. Его мощность – 85 кВт (115 л.с.) при 5600 об/мин. Диаметр цилиндра 84,8 мм, ход поршня 79,5 мм, рабочий объём 1796 см³. Коробка передач – механическая пятиступенчатая или автоматическая. Подвеска всех колёс независимая. Масса в снаряжённом состоянии 1235 кг. Скорость до 195 км/ч.

А вот как одной фразой охарактеризовал Vauxhall Carlton (он же Opel Omega) английский автомобильный журнал «Autocar and Motor»: «В основном – годный большой автомобиль».

Серийное производство второго поколения Omega началось в 1994 г., причём была сохранена классическая компоновка. Развитие модели было чуть менее удачным – на конкурсе «Автомобиль 1995 года» в 1994 г. Opel/Vauxhall Omega с 272 очками заняли лишь третье место.

Масштабные модели Opel Omega/Chevrolet Corsica/Vauxhall Carlton

Opel Omega 3000 red Gama 1131



Opel Omega Gama 1130
Opel Omega A limousine gray met Promo
Opel Omega B caravan dark blue met Promo
Opel Omega B limousine blue met Promo
Opel Omega B2000 caravan facelift Tin Wizard

Audi 80 III (Type 89)

Второе место в европейском конкурсе «Автомобиль 1987 года» с 238 баллами заняла Audi 80 третьего поколения (Type 89).

Новый кузов (Type 89) Audi 80 получила в 1986 г. Единственным недостатком новой модели был устаревший двигатель (так, в

Северной Америке предлагались только двухлитровый пятицилиндровый двигатель мощностью 108 л.с.).

А вот как одной фразой охарактеризовал Audi 80 1.8E английский автомобильный журнал «Autocar and Motor»: «Потенциально хороший автомобиль, но с вздутой ценой».

На автомобиле Audi 80 Quattro (1987) со всеми ведущими колёсами устанавливался двигатель 1,8S с непосредственным впрыском топлива или же карбюраторный – четырёхцилиндровый рядный жидкостного охлаждения. Коробка передач пятиступенчатая, межосевой и задний межколёсный дифференциалы – блокируемые.

Audi 80 ещё раз обновили в 1991 г. (B4). Новый кузов получил обозначение 8C и код платформы B4. Увеличились размеры кузова: выросли база, длина, а также ширина колеи. Новая машина получила большие колёса, новые бампера, капот и т.д. Кроме того, появилась выдающаяся вперёд фальшрадиаторная решётка, интегрированная с капотом. Топливный бак был перенесен из-за спинки заднего сиденья.

Из модельного ряда в Европе исчезла Audi 90 (Audi 80 с пятицилиндровым форсированным двигателем), поскольку все машины этого класса теперь носили обозначение Audi 80. На рынке США автомобиль предлагался только с двигателем объёмом 2,8 л и продолжал называться Audi 90. Были сняты с производства двигатели объёмом 1,8 л, 4-ступенчатые механические и 3-диапазонные автоматические коробки передач. Автомобили начали оснащать 6-цилиндровыми V-образными двигателями объёмом 2,6 и 2,8 л. Основными отличиями полноприводного ряда по сравнению с обычными Audi 80 (B4) было наличие среди полноприводных модификации S2 с турбированным двигателем объёмом 2,2 л и 6-ступенчатой ручной коробкой передач.

С 1992 г. Audi 80 (B4) продавалась только в Европе. Это была последняя модель



с индексом «80» и она почти не изменялась вплоть до 1994 г., когда её производство было прекращено. Версии с кузовом «универсал» Audi традиционно называет Avant (Volkswagen универсалы называет Variant).

В 1995 г. появилось новое поколение Audi 80 – Audi A4.

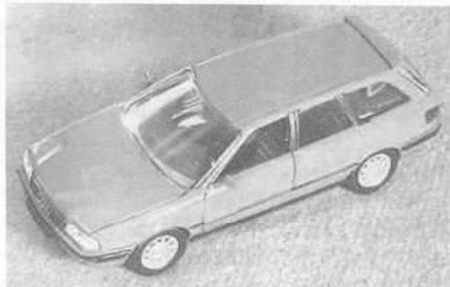
Масштабные модели Audi 80:

Audi 80 Quattro (B3) 1987 blue Met Schabak 1035

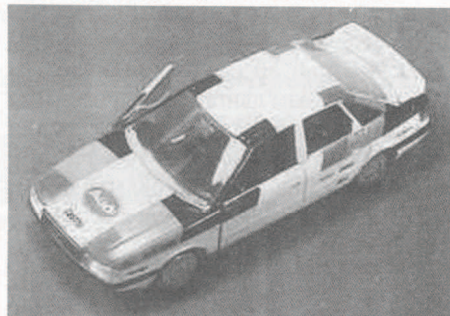
Audi 80 Quattro (B3) Polizei Schabak 1035A



Audi 80 (B4) 1992 Schabak 1031



Audi 80 Avant (B4) 1992 Schabak 1033



Audi 90 Quattro 1988 Schabak 1037

Audi 80 Gama GA1173

Audi 80 Polizei Gama 1145

Audi 80 Taxi cream Gama 81146

Audi 90 Quattro GTO IMSA 1989 H.J.Stuck Minichamps 400891604

Audi 80 Quattro Polizei Schabak 1039

Audi 90 Quattro Schabak 1030

Audi 90 Quattro Rally white Schabak 1038

Audi 80 Quattro Rally Bandama 1986 "HB" Stohl/Kaufmann KIT Scala 43 S43K200

Audi 80 Quattro Rally Safari 1986 "HB" KIT Scala 43 S43K220

Audi 80 Quattro Rally Safari 1986 "HB" Scala 43 S43M220

Audi 80 Quattro Rally Safari 1986 "HB" Stohl/Kaufmann KIT Scala 43 S43K200

Audi 90 Quattro Gr.A Rally Schweden 1986 Eriksson KIT Scala 43 S43K156

Audi 90 Quattro Gr.A Rally Schweden 1986 Eriksson Scala 43 S43M156

Audi 90 Quattro IMSA 1989 Haywood/Goodyear KIT Scala 43 S43K180B

Audi 90 Quattro IMSA 1989 Haywood/Goodyear Scala 43 S43M180B

Audi 90 Quattro IMSA 1989 Rohrl/Stuck KIT Scala 43 S43K180A

Audi 90 Quattro IMSA 1989 Rohrl/Stuck Scala 43 S43M180A

Audi Sport Quattro "Kurz" Shell Oil Breakdown Rally 1986 Mikkola KIT Scala 43 S43K094

Audi Sport Quattro "Kurz" Shell Oil Breakdown Rally 1986 Mikkola Scala 43 S43M094

Audi Sport Quattro Rally Olympus 1986 Buffum/Wilson KIT Scala 43 S43K166

Audi Sport Quattro Rally Olympus 1986 Buffum/Wilson Scala 43 S43M166

Audi Sport Quattro Welsh Rally 1986 "Shell Oil" Mikkola KIT Scala 43 S43K183

Audi Sport Quattro Welsh Rally 1986 "Shell Oil" Mikkola Scala 43 S43M183

BMW 7-Series

Третье место в европейском конкурсе «Автомобиль 1987 года» со 175 баллами заняло семейство немецких автомобилей BMW 7-series (E32).

Второе поколение «семёрок», потеснивших Mercedes S-класса, впервые было продемонстрировано в 1986 г. в Париже. Среди особенностей автомобилей BMW 7-й серии – антиблокировочная система (ABS) в приводе тормозов, впрыск топлива, независимая подвеска всех колёс.

В 1987 г. была представлена модель высшего класса BMW 750i с 12-цилиндровым V-образным двигателем объёмом 4998 см³ и мощностью 304 л.с.

А вот как одной фразой охарактеризовал BMW 750i английский автомобильный журнал «Autocar and Motor»: «Технологический натиск».

BMW 735 пользовался сомнительной славой «мафиозного» автомобиля. Главным героем знаменитого фильма Люка Бессона «Перевозчик» стал чёрный BMW 735 (1999), легко уходивший от автомобилей французских полицейских.

Масштабные модели BMW 7-Series:

BMW 733i Gama 1115

BMW 735i Gama 1107

BMW 740i oxford green met Herpa Metal HP70249

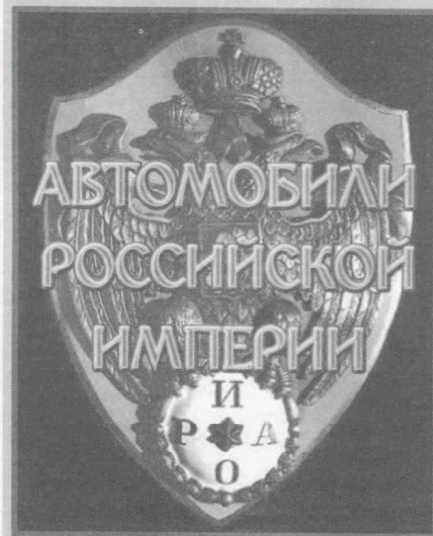
BMW 7-series 1986 green metallic Minichamps 431024301



BMW 7-series 1986 red metallic Minichamps 400024300



СТАНИСЛАВ КИРИЛЕЦ



Уважаемые дамы и господа!

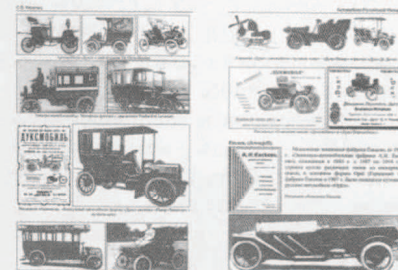
Дорогие друзья и коллеги!

Я рад Вам представить свою первую книгу по истории автомобилизма нашей страны – «Автомобили Российской Империи».

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

В книге в алфавитном порядке перечислены все известные (результат более чем 30 летних поисков) отечественные производители и 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 220 руб.



АВТОМОБИЛИ ФОРМУЛЫ 1 В МОДЕЛЯХ ФИРМЫ «CORGI»



Максим Карташев (Москва)
e-mail: models-corgi-cars@narod.ru
Фото автора

Фото 1



Фото 2

Первоначально я хотел озаглавить данную статью: «Спортивные и рекордные автомобили в моделях «Corgi». Но, приступив к работе над материалом, понял, что столь обширную тему невозможно втиснуть в рамки одной, даже большой статьи. Поэтому, вспомнив незабвенную фразу Козьмы Пруtkова, принял решение выбрать только то направление, которое, на мой взгляд, в наибольшей степени отображает дух британского автоспорта. О том, что из этого получилось судить читателям. Заранее хочу извиниться перед фанатами автогонок, которым информация об автомобилях формулы 1 может показаться недостаточно полной. В этом случае им следует обратить внимание, что описание этих машин приводится здесь исключительно в контексте воспроизведения их в миниатюрах фирмы «Corgi» и не более того.

Являясь мировым лидером 60-х годов XX в. в области производства масштабных моделей автомобилей, фирма «Corgi» не могла обойти вниманием такую область, как модели болидов формулы 1. Тем более что в это время впечатляющих успехов на гоночных автодромах добились именно британские марки гоночных автомобилей и

британские пилоты. Первой такой миниатюрой стала модель автомобиля марки Vanwall в масштабе 1:46, выпущенная в 1957

г. (номер по каталогу 150). Это был автомобиль зелёного цвета с цифрой «3» на корпусе, принадлежавший знаменитому автогонщику Стирлингу Моссу (Великобритания). Позднее были выпущены ещё несколько версий этой модели, в том числе зелёного цвета с бортовым номером «1» и красного цвета с фигуркой пилота за рулём (фото 1, 2). Само же название этой марки произошло от слияния фамилии промышленника

и энтузиаста гонок Вэндервелла и названия его фирмы по производству вкладышей колёчатых валов «Тинуолл». В гонках формулы 1 эта команда принимала участие в 1954–1960 г. В 1958 г. благодаря мастерству Стирлинга Мосса она выиграла Кубок Конструкторов. Всего машины Vanwall одержали девять побед на этапах Гран-при. Эта марка прекратила свое существование в 1960 г. в связи с болезнью хозяина команды. Второй миниатюрой британского гоночного автомобиля формулы 1 стала модель машины BRM в масштабе 1:45 в ранней (номер по каталогу 152S) и более поздней модификации (номер по каталогу 152S) с фигуркой пилота за рулём (фото 3). Эта марка гоночных автомобилей появилась в 1949 г. Аббревиатура BRM расшифровывается

как British Racing Motors — британские гоночные моторы. В автогонках формулы 1 команда принимала участие в 1951–1977 г. В 1962 и 1963 г. на этапах кубка мира шла бескомпромиссная борь-



Фото 3



Фото 4



Фото 5



Фото 6

установлены передние поворачивающиеся колёса. При этом направление движения машинки обеспечивалось при помощи специального механизма, связанного с фигурной гонщика (фото 6). К модели прилагалась инструкция по пользова-

нию поворотным механизмом. Ещё одной миниатюрой раннего периода производства фирмы «Corgi» стала модель гоночного автомобиля Коопер Maserati. Владельцем этой гоночной «конюшни» был Чарльз Купер. Именно его технические новации по изменению компоновки автомобилей произвели революцию в конструкции гоночных болидов и в дальнейшем окончательно утвердили заднемоторную схему, которую изобретатель впервые опробовал ещё на автомобилях формулы 3. Главные же победы автомобили Коопер в классе формулы 1 произошли в 1959 и 1960 гг., когда чемпионом мира становился австралиец Джек Брэдхэм на машинах оснащённых двигателями «Клаймекс». В 1966 и 1967 гг. эта «конюшня» использовала двигатели «Мазерати», с помощью которых пилоты команды Йохен Риндт (Австралия) и Педро Родригес (Мексика) заняли третье и шестое места соответственно. Команда Коопер завершила свои выступления в формуле 1 в 1968 г. Модели автомобилей Коопер с двигателями «Мазерати» были выпущены в 1967 г. (номер по каталогу 156) и в 1969 г. (номер по каталогу 159). Как и в случае с миниатюрами автомобилей Lotus, эти модели кроме цвета отличались наличием у более поздней версии антикрыла и механизма поворота передних колёс, управляемых «водителем» (фото 7).

В 1970-е гг. прошлого века фирма «Corgi» перешла от моделей автомобилей формулы 1 в масштабе 1:45–1:46 к моделям в масштабе 1:36. Кроме того, с этого момента для производства моделей автомобилей формулы 1 стало необходимо приобретать лицензию у организованной в то время «Grand Prix Modell Association» — «Ассоциации автомобилей Гранпри», что, безусловно, осложнило их производство

Фото 7



Фото 8



Фото 9

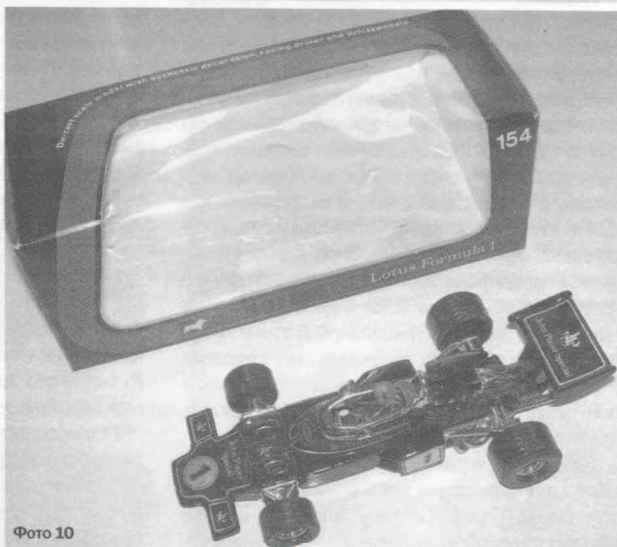


Фото 10

фирмой «Corgi». Первой такой миниатюрой, выпущенной в 1972 г. (номер по каталогу 150) стала

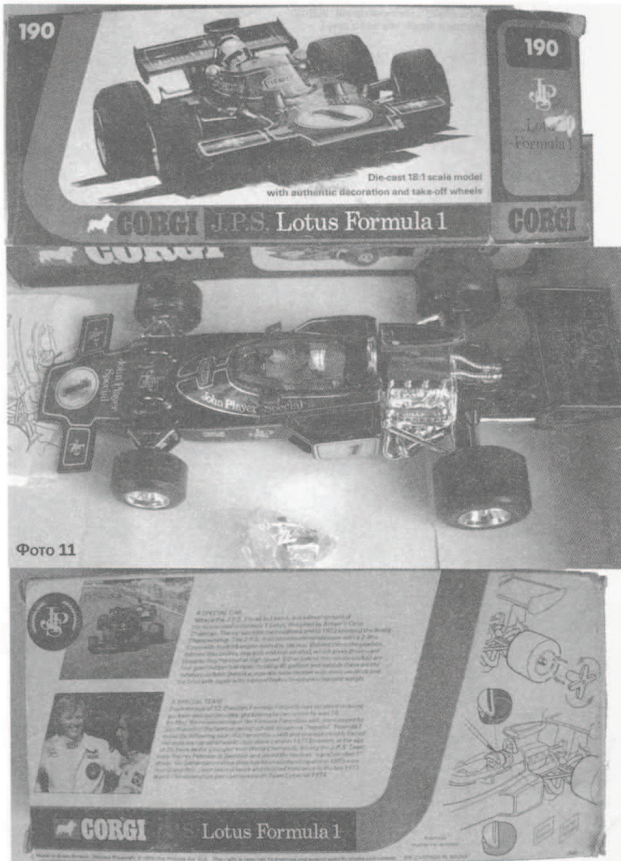


Фото 11

модель автомобиля Surtees TS9 (1971) с логотипами спонсора — компании «Brooke Bond» (фото 8). Здесь следует отметить, что в нумерации моделей «Corgi» довольно часто встречаются повторы. Так в данном случае под тем же номером ранее была выпущена модель автомобиля Vanwall. Управлял этой машиной знаменитый пилот из Великобритании Джон Сертиз, который также являлся и основателем одноименной команды «Surtees». Джон Сертиз — единственный человек в мире, выигрывавший чемпионаты мира формулы 1 в гонках на автомобиле (в 1964 г. за команду Ferrari) и на мотоцикле семь раз. Однако созданная им команда больших лавров не снискала. Лучшим результатом «конюшни» стало пятое место в кубке конструкторов в 1972 г. Но фирма «Corgi» в 1972 г. выпустила модель ещё одного автомобиля Surtees TS9B (номер по каталогу 153) с логотипом итальянского спонсора компании «Pagnossin» (фото 8). Эта команда прекратила свои выступления в 1978 г. В 1972 г. была выпущена модель (номер по каталогу 151) другой легендарной «формульной» марки — McLaren-Ford M19A пилота Денни Хьюлма из Новой Зеландии (фото 9). Основателем команды «McLaren» был новозеландец Брюс Макларен. Первое шасси формулы 1 было создано этой командой в 1962 г. К несчастью Брюс Макларен погиб в июне 1970 г. при тестировании новой версии гоночного автомобиля M8. Машина на шасси M19A принимала участие в гонках в 1972 г. и одержала победу на этапе гран-при в ЮАР (пилот Денни Хьюлма из Новой Зеландии). Её модель и выпустила фирма «Corgi». Примечательно, что по согласованию со спонсором — фирмой «Yardley», эта модель также была выпущена в составе подарочного набора, включавшего в себя кусок туалетного мыла с изображением автомобиля. Сейчас найти этот набор в комплекте с мылом, по понятным причинам, чрезвычайно сложно. В 1972 г. команда Lotus обрела спонсора в лице сигаретной компании «John Player Special» (J.P.S.). С тех пор облик ма-

шин Lotus стал ассоциироваться с чёрно-золотыми цветами этой марки. Кроме этого в машину Lotus 72D были внесены многочисленные технические новшества. В том числе независимая подвеска всех колёс на продольных торсионных, вынесенные внутрь кузова тормозные диски, бортовые радиаторы, заднее антикрыло из двух плоскостей, трёхдисковое сцепление и др. В этом же году пилот команды Lotus бразилец Эмерсон Фиттипальди стал чемпионом мира, набрав за сезон 61 очко. Кроме этого команда сделала дубль, выиграв также кубок конструкторов. Модель этого автомобиля «Corgi» (номер по каталогу 154) в масштабе 1:36. Год выпуска — 1973. Коробки, в которые упаковывались модели, тоже были окрашены в цвета J.P.S. (фото 10). Выпустили две коробки с портретами обоих пилотов команды образца 1973 г. — бразильца Эмерсона Фиттипальди и шведа Ронни Петерсона. При этом производители миниатюры допустили некоторую небрежность, поместив в коробки с портретами разных пилотов машину с одним и тем же номером «1», в то время как автомобиль Эмерсона Фиттипальди в реальности имел номер «2». Эта же модель в 1974 г. была выпущена в масштабе 1:18 (номер по каталогу 190, фото 11). Такой же «чести» (быть выпущенной фирмой Corgi в масштабе 1:18) в 1975 г. удостоилась ещё только одна модель — болид F1 McLaren M23 (номер по каталогу 191, фото 12), принимавший участие в чемпионате 1973 г. под управлением гонщиков Пита Ревсона (США) и Денни Хьюлма (Новая Зеландия). При этом небольшая часть моделей была упакована на фигуркой пилота. Сейчас эта миниатюра является большой редкостью. Следующей британской «конюшней» гоночных автомобилей, воплощенных в



моделях фирмой «Corgi» стала команда «Shadow». Её основателем стал Дон Николс, занимавшийся сначала гонками в США. В 1973 г. он привлёк к ра-

Фото 16



Фото 17



боте бывшего конструктора BRM Тони Саутгейта, который построил первую машину Shadow в собственном гараже. Больших успехов в автогонках формулы 1 эта команда так и не смогла добиться. Лучший результат ей принёс австралиец Алан Джонс в 1977 г. одержав победу на гран-при Австрии. В том же сезоне команда заняла седьмое место в кубке конструкторов. Прекратила своё существование марка Shadow в 1980 г. Несмотря на относительно невысокие показатели команды «Shadow», фирма «Corgi» в 1974 г. выпустила две модели её автомобилей в масштабе 1:36 (номера по каталогу 155 и 156) пилотов Джеки Оливера и Грэхема Хилла соответственно (фото 13). Ещё одной знаменитой личностью в мире автоспорта был истинный романтик лорд Александр Хескет, получивший большое наследство и тративший его, в основном, на свои увлечения, одним из которых были автогонки. Даже находясь в паддоке своей команды лорд Хескет, как настоящий английский джентльмен, не расставался со смокингом и бабочкой. В 1975 г. британец Джеймс Хант на машине Hesketh 308 одержал блестящую победу в дождевой гонке в Зандворте (Голландия), победив самого Ники Лауду, выступавшего за «Феррари». Именно эта машина была поглощена в виде миниатюры от «Corgi» также в масштабе 1:36 (номер по каталогу 160, фото 14). Но, к сожалению, эта победа стала первой и последней для команды английского лорда, окончательно завершившей свои выступления в 1978 г. Последними из британских гоночных болидов формулы 1, реализованных в моделях фирмы «Corgi» стали автомобили команды «Tyrrell». Одна из них (номер по каталогу 158) в масштабе 1:36 была выпущена в 1974 г. и воплотила чемпионскую машину Tyrrell-Ford 006/2 под управлением Джеки Стюарта, выигравшего чемпионат 1973 г. третий раз в своей карьере и во второй за команду «Tyrrell» (фото 15). Но, пожалуй, самой необычной и запоминающейся машиной за всю историю автогонок формулы 1 стал легендарный автомобиль Tyrrell проекта 34 с революционной кон-

струкцией шасси с четырьмя передними колёсами вместо двух. Главный конструктор фирмы Дерек Гарднер избрал такую схему в связи с тем, что двигатель Форд Косворт-ДФВ, применявшийся в то время на машинах Tyrrell уступал по мощности двигателям основных конкурентов — Alfa Romeo и Ferrari. Применение колёс меньшего диаметра (всего 10 дюймов) помогло уменьшить лобовое сопротивление автомобиля, но,

для избежания перегрузки столь маленьких колёс во время движения и обеспечения достаточной площади сцепления с дорогой и эффективного торможения, число передних колёс пришлось довести до четырёх. Это потребовало также применения особой конструкции рулевого привода, обеспечивающего поворот первой и второй пары колёс на одинаковые углы. Построена эта машина была в 1976 г. В том же году две такие машины одержали победу на гран-при в Швеции, заняв два первых места. Пилоты — Джоди Шектер (ЮАР) и Патрик Депаие (Франция). В том же сезоне команда была второй в кубке конструкторов, поделив это место с командой «McLaren», а пилот Джоди Шектер стал третьим в личном зачёте чемпионата. Модели машины Tyrrell Pr.34 фирмы «Corgi» (номера по каталогу 161 и 162) в масштабе 1:36 увидели свет в 1977 и 1978 г. Это были последние миниатюры автомобилей формулы 1 выпущенные фирмой «Corgi». Отличия двух разновидностей модели заключались в их раскраске (фото 16). Следует отметить, что в виду исключительности своей конструкции, модель машины Tyrrell Pr.34 выпускались многими другими производителями в различных масштабах от 1:18 до 1:43. В дальнейшем на базе команды «Tyrrell», просуществовавшей 30 лет в формуле 1 в 1999 г. была



Фото 18



Фото 19



Фото 20

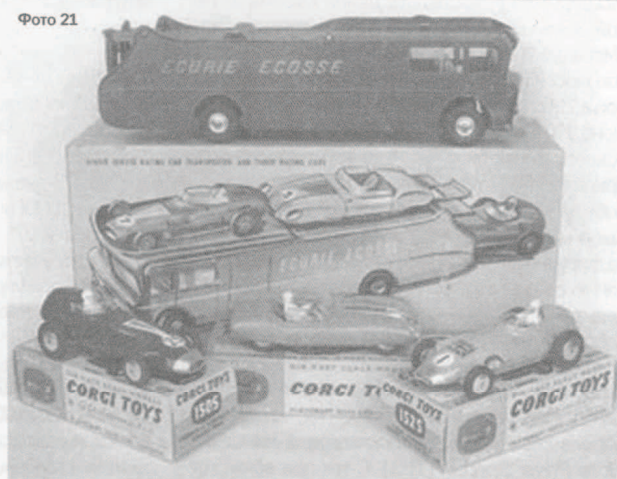


Фото 21

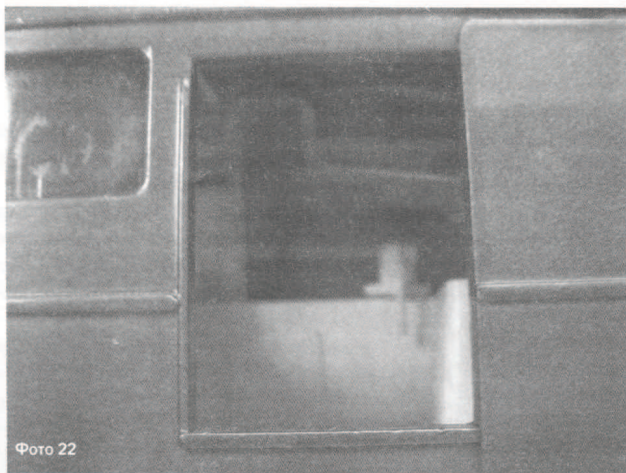


Фото 22



Фото 23

образована команда BAR, но это уже другая история.

Уделяя, естественно, главное внимание гоночным автомобилям британского производства и игнорируя многие другие команды, фирма «Corgi» не могла обойти стороной такую легендарную марку гоночных автомобилей как Ferrari. По истории этой команды написаны не только статьи, но и целые книги, с которыми читатели могут ознакомиться самостоятельно. Поэтому, не пытаюсь «изобрести велосипед», остановлюсь лишь на модельном аспекте этой марки машин, реализованных компанией Corgi. Первой такой миниатюрой под номером 154 в масштабе 1:46, выпущенной в 1963 году, стала машина Ferrari типа 156 с V-образным шестицилиндровым двигателем, получившая прозвище «акуля морда», на которой пилот из США Фил Хилл стал чемпионом мира в сезоне 1961 года (рис. 17). Еще одна модель машины Ferrari 312 B2 была выпущена фирмой Corgi уже в масштабе 1:36 под номером 152 в 1973 г. (рис.18). В момент своего появления на гоночных трассах эта машина запомнилась только своей рекордно малой длиной, но не успехами в соревнованиях. Однако в дальнейшем, новая версия этого болида - Ferrari 312T, пилотируемая легендарным Ники Лаудой побеждала в чемпионатах 1975 и 1977 гг., а в 1976 г. занимала второе место вслед за машиной McLaren-Ford Джеймса Ханта.

Еще одно имя, о котором нельзя не вспомнить, говоря об автомобилях формулы 1 в моделях Corgi, является имя основателя команды Ecurie Ecosse, энтузиаста автоспорта — шотландца Дэвида Мюррея. Название команды в переводе с французского означало буквально «Команда Шотландии». Главных успехов команда добилась, используя различные модификации автомобилей таких марок как Ferrari, Maserati, Jaguar. В том числе была одержана историческая победа в гонках 24 часа Ле-Мана в 1956 году. Для нас же главный интерес пред-

ставляет, построенный в 1959 г. механиком Александром Вальтером из Шотландии на шасси автомобиля Cooper, специально по заказу этой команды транспортер для доставки гоночных автомобилей к месту старта в Великобритании и других европейских странах. При постройке был использован трехцилиндровый оппозитный дизельный двигатель. Конструкция машины разрабатывалась инженером Шелби Хоугейтом. Это был один из первых специально построенных для подобных целей транспортер. Кроме этого, автомобиль играл роль передвижной автомастерской. Эксплуатация названной машины по прямому назначению была прекращена в середине 60-х гг. XX в. В дальнейшем автомобиль был в частном владении вплоть до конца 70-х гг. В 1992 г. была произведена полная реставрация этой легендарной машины, после чего она прошла тысячи миль, участвуя в различных смотрах

и фестивалях автотостарины (фото 19). В виде модели этот транспортер был выпущен фирмой «Corgi» в масштабе 1:48 в 1961 г. как в виде отдельной модели (номер по каталогу, фото 20), так и в виде подарочного набора (номер по каталогу 16). Набор имел два варианта комплектации моделями автомобилей формулы 1 (естественно производства «Corgi»), один из которых показан на фото 21. Надо отметить, что в этой миниатюре от «Corgi» был частично выполнен даже интерьер салона, включая верстак и тиски (фото 22). В настоящее время модель этого транспортера выпускается фирмой «Sragh» в масштабе 1:43.

В заключении стоит добавить, что многие из моделей автомобилей формулы 1, выпущенные фирмой «Corgi», включались в состав различных подарочных наборов. Об одном из таких наборов с необычной историей (номер по каталогу 17) уже было упомянуто в шестом номере журнала «Автомобильный моделизм» за 2007 г. Кроме этого были созданы другие подарочные наборы с использованием миниатюр формулы 1. К наиболее интересным из них, помимо уже упомянутого набора (№ 17), на мой взгляд, следует отнести комплекты под номерами:

5 — British Racing Cars (фото 23);
6(25) — VW Racing Tender and Cooper-Maserati (фото 24);
32 — Lotus Racing (фото 25);
№ 37 — Lotus Racing Team (фото 26)
Кроме того, некоторые миниатюры были выпущены в виде наборов для самостоятельной сборки, так называемых «китов» (от английского KIT — на-

бор, комплект, фото 27). После возрождения фирмы «Corgi» в 1990-е гг. и переноса производства в Китай, серия «формульных» моделей 1970-х гг. была перевыпущена в 1995 г. под маркой «Corgi Classics» и общим названием серии «Donington Collection». Но попытка выдержать оформление этих моделей в псевдостиле 1960—1970-х гг. выглядит довольно жалкой.

Список используемой литературы:
Marcel Van Cleemput. The Great Book of Corgi;
Edward Force. Corgi Toys;
Брюс Джонс. Полная иллюстрированная энциклопедия автогонок Гран-при;
«Англия» № 14 — 1965 г. № 2;
«За рулем» 1989 г. № 3, № 4, № 7, № 8.



Фото 24



Фото 25



Фото 26



Фото 27

НОВАЯ КНИГА

Позвольте представить вам новую книгу издательства «За рулем» — «Отечественные легковые автомобили. 1896—2000». Её автор, Сергей Канунников, более семи лет работал над ней.

Книга представляет собой достаточно полную на сегодняшний день историю отечественных легковых автомобилей, показанную в виде эволюции моделей и по сути является энциклопедическим справочником, содержащим краткую информацию об отечественных легковых автомобилях, как серийных, малосерийных, так опытных и единичных экземпляров, выпускавшихся в России и СССР с 1896 по 2000 годы. Книга богато иллюстрирована (около 600 черно-белых фотографий).

В книге содержатся упоминания более чем о 700 различных автомобилях, о многих из которых ничего не известно, кроме краткого упоминания в архивах и мемуарах современников. Бесспорно, информация о некоторых автомобилях нуждается в дополнительной проверке — возможно, она подтвердится, а возможно и нет.

К сожалению, автор исключил из книги (оставив лишь краткие упоминания) информацию о заводских пикапах и фургонах, созданных на базе легковых автомобилей, хотя их не так много было выпущено и на наш взгляд относить их к грузовым нецелесообразно. Не достаточно полно отражены автомобили и специального назначения. В то же время в книге нашли своё отражение автомобили, хоть и недавно выпускавшиеся, но уже забытые, ставшие историей, информация о которых осталась только в выставочных буклетах, да некоторых справочниках.

Иллюстративный материал не всегда отвечает содержанию. На наш взгляд автор напрасно использовал фотографии старых автомобилей, сделанных на современных выставках и других мероприятиях, посвящённых старым автомобилям. Как мы все знаем, многие дошедшие до нашего времени автомобили не полностью соответствуют действительности даже внешне. А ведь в книге хватает и фотографий, сделанных в период эксплуатации автомобилей.

В целом книга интересная и бесспорно заслуживает стать настольным пособием для всех любителей истории отечественного автопрома, и не только легкового. А в качестве справочного материала она просто незаменима — ведь практически вся информация содержится под одной обложкой и нет необходимости осуществлять просмотр различных справочников в поиске модели автомобиля или его внешнего вида, а так же его краткой технической характеристики.

Книгу можно найти в фирменных магазинах «За рулем»:

в Москве:
ул. Долгоруковская, 36/1 (м. «Новослободская»), тел.: (495) 499-973-14-00
ул. Бакунинская, 72 (м. «Бауманская»), тел.: (495) 261-22-95
ул. Краснопрудная, 30-34 (м. «Красносельская»), тел.: (495) 264-92-94

Магазины работают ежедневно с 8.00 до 21.00 (в воскресенье и праздничные дни с 10.00 до 19.00)

в Воронеже:
ул. Хользунова, 112, тел.: (0732) 143-490, zrv@box.vsi.ru
в Кирове:
ул. Степана Халтурина, 2, тел.: (8332) 40-78-15, t565015@d1.kirov.ru

в Перми:
ул. Боровая, 24, тел.: (3422) 227-204, avesta@mail.perm.ru
Заказать и получить книгу так же можно:
по почте 105118, Москва, а/я 23
по телефону (495) 223-2395 (прём заказов круглосуточно) по электронной почте zr@novorpost.com, katalog@tdz.ru
Купить книгу можно в Интернет-магазине и в партнерских организациях, осуществляющие реализацию литературы изда-

тельства «За рулем»:

Архангельск
Дом книги, пл. Ленина, 3, (8182) 65-38-79, book@atnet.ru
СпецЛит, ул. Шубина, 20, (8182) 24-25-80

Техническая книга, ул. Воскресенская, 105, (8182) 20-30-28, tehbook@atnet.ru
Березники
Дом Книги «Библиосфера», ул. К. Маркса, 59, (3424-2) 6-66-56

Борисоглебск
«Регион-Книга Библиосфера», ул. Свободы, 201, (07354) 6-07-12

Великий Новгород
Дом книги «Библиосфера», наб. Александра Невского, 26, (8162) 66-08-60

Владимир
Книг- ул. Горького, 44, (0922) 23-12-42, kniga@vtsnet.ru

Дом Книги «Библиосфера», ул. Гагарина, 5, (0922) 32-25-48

Воронеж
«Регион-Книга «Библиосфера», пр-т Революции, 32, (0732) 72-73-44

Дмитровград
Дом Книги «Библиосфера», ул. Автостроителей, 76, (84235) 5-38-40

Екатеринбург
Дом книги, ул. Антона Валека, 12, (343) 358-12-00, domknigi@mail.ru

ТК «Олими», ул. Майкопская, 10, (343) 370-33-04, lebedeva@olmi-e.ru

Иваново
«Новая мысль», пр. Ленина, 5, (0932) 416-416, mysl@tpr.ru

Иркутск
ГУП «Транспорт», ул. Марата, 62/2, (3952) 644-318, transport2005@yandex.ru

Казань
Дом книги, ул. Татарстан, 13; Карбышева, 13; Школьный бульвар, 3; Баумана, 58; Амирхана, 41; Кремлёвская, 21, (8432) 93-54-82, 98-50-15, tais@mi.ru

Калининград
«Книги и книжечки», пл. Победы, 1, (0112) 21-56-28, isalnikova@vesterr.ru; Ленинский пр-т, 16, (0112) 43-12-39; Московский пр-т, 171а, (0112) 72-86-26; Ленинский пр-т, 103, (0112) 65-68-47; ул. Горького, 104, (0112) 32-90-91; ул. Фрунзе, 6, (0112) 33-99-10

Калуга
«Кругозор», ул. Ленина, 68, (0842) 57-60-60, krugozor@kaluga.ru

Краснодар
«Когорта», ул. Ленина, 101, (8612) 625-497, kogorta@mail333.com

Москва
«Библиосфера», ул. Марксистская, д.9, (495) 670-52-17, 670-52-18, www.bibliosfera-ddk.ru

Дом книги «Молодая гвардия», ул. Б. Полянка, 28, стр. 1, (495) 238-50-01, bookmg@bookmg.ru, www.bookmg.ru

«Мастер-Книга», ул. Полярная, д.31В стр.1, (495) 363-92-13, marina_evg@master-kniga.ru, www.master-kniga.ru

Торговый Дом «КноРус», ул. Б. Переславская, 46, (495) 680-72-54, office@knorus.ru, www.book.ru

«Топ-книга», ул. Ткацкая, д. 5, (495) 166-0544, www.top-kniga.ru

Мурманск
«Глобус», Театральный б-р, 8 (8152) 47-39-96

Нижний Новгород
«Мир книги», ул. 50 лет Победы, 6/2, (8312) 740-129, dk_new@sinn.ru

«Розничная торговля», ул. Кащенко, 2е, (8312) 61-93-93, www.pigmaauto.ru

«Дом книги», ул. Советская, 14а, (8312) 46-22-73

ПБОЮЛ Зорькин А.И., ул. Куйбышева, 57, (8312) 77-21-12, tk52@list.ru

Новосибирск
«Топ-книга», ул. К. Либкнехта д. 125, (3833) 36-1027, www.top-kniga.ru

Новочеркасск
Дом Книги «Библиосфера», ул. Советская, 24, (8352) 73-07-99

Омск
«Библиосфера», ул. Серова, 19а, (3812) 41-72-20
ТЦ «Омский», ул. Интернациональная, 43, (3812) 25-12-20

Оренбург
«Мир книги», ул. Туркестанская, 23 (3532) 414-806, mir_knigi@rambler.ru

Пенза
«Библиосфера», ул. Славы, 4, (8412) 52-40-26
«Мир книги», ул. Куйбышева, 21/48, (8412) 324-078, mkp@surga.ru

Пермь
Дом Книги «Библиосфера», ул. Горького, 51, (3422) 10-19-80
«Автомобили», ул. Островского, 72, (3422) 29-99-29

Ростов-На-Дону
«Ростовкнига», Магазин №4, ул. Большая Садовая, 41, (8632)



С.В. КАНУНИКОВ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ



40-60-40

ПБОЮЛ Попов М.Ю. (8632) 20-38-35

Салават

Стерлитамакский Дом Книги «Библиосфера», ул. Ленина, 25/9, (34763) 6-44-42

Самара

«Метид», пр. Юн. Пионеров, 146, (8462) 904-988, info@metida.ru

«Чакон», ул. Чкалова, 100, (8462) 370-214, chaconne@chaconne.ru

Санкт-Петербург

«Автотрига», ул. Савушкина, 20, (812) 430-69-33, m-a-k@mail.ru; ул. Пушкинская, 20, (812) 764-98-07, modeks@mail.ru

«Лель» (812) 430-03-70

Саратов

Дом Книги «Библиосфера», ул. Вольская, 81, (8452) 26-07-45

Советск

«Книги и книжечки», пл. Победы, 46, (01161) 3-67-85

Стерлитамак

Дом Книги «Библиосфера», пр. Октября, 59, (3473) 23-73-56

Ступино

«Библиосфера», ул. Андропова, 35, (264) 4-41-13

Тверь

«Кириллица», ул. Советская, 56, (0822) 32-05-68, kirillitza1@tvcom.ru

Тольятти

«Мир книги», ул. Ленинградская, 55, (8482) 283-768, cdk-t@tolcom.ru

Тула

Дом Книги «Библиосфера», Красноармейский пр-т, 16, (0872) 36-68-30

Ульяновск

«Мир книги», ул. Железной Дивизии, 6, (8422) 41-74-36, uldomkn@simcom.ru

Уфа

Башкирский Дом Книги «Библиосфера», ул. 50 лет СССР, 12, (3472) 24-28-94

ТСК «Импульс», ул. Рыльского, 7-190; Уфимское ш., 34, (3472) 309-262, albert@autokniga.ru

Чебоксары

Дом Книги «Библиосфера», пр-т Ленина, 38, (8352) 21-03-46

Челябинск

«Восход-АВТО», ул. Электростальская, 47а, (3512) 22-95-18, voshod-aga@chelsumet.ru

магазин «Бумер», ул. Российская 275, (351) 237-97-92

lukashov@chel.com.ru

Череповец

Дом Книги «Библиосфера», ул. Верещагина, 45/1, (8202) 57-21-48

Черняховск

«Книги и книжечки», ул. Калининградская, 2, (01141) 3-12-17

Шенно

Тулский Дом Книги «Библиосфера», ул. Ленина, 21, (08751) 5-25-48

CITROEN TRACTION AVANT 11

Citroen Traction Avant является первым массовым переднеприводным автомобилем во Франции.

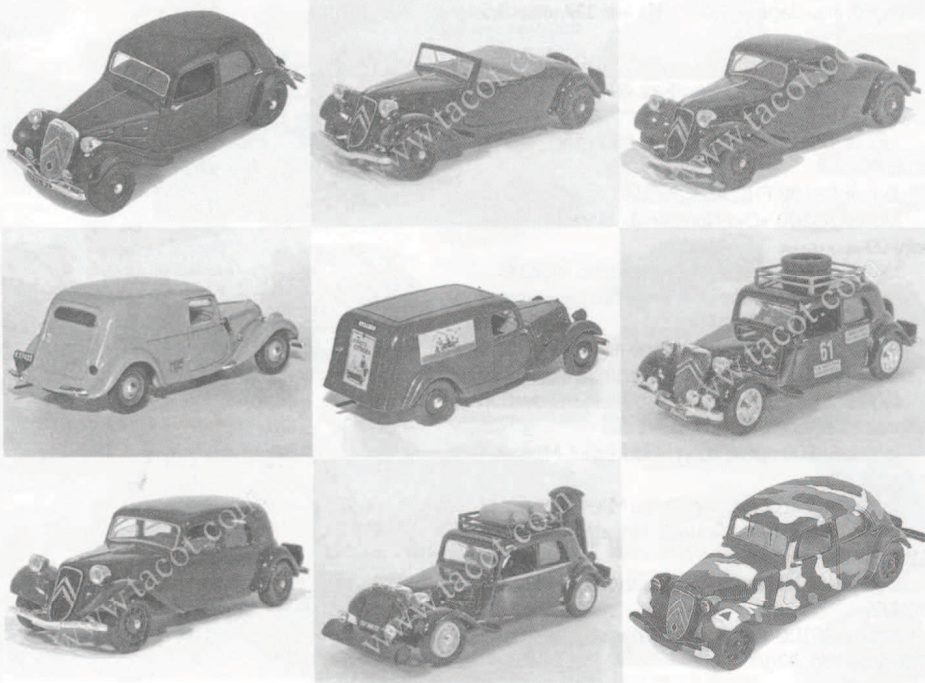
Прототип Citroen Traction Avant был впервые представлен общественности под обозначением «7». Он имел двигатель объёмом 1300 куб. см. Автомобиль с цельнометаллическим аэродинамичным кузовом был спроектирован американскими инженерами. Он не был похож ни на одну из существующих тогда моделей. Первый автомобиль «без традиционных подножек» вызвал большой интерес в автомобильном мире.

Несмотря на хороший сбыт типа «7», Андре Ситроен обратился к конструкторам с предложением: «Разрежьте «семёрку» вдоль и расширьте её на 12 см. Через два месяца я хочу видеть прототип». И действительно, в июне 1936 г. с автозавода выехала новая модель «11». На первой серии был установлен ещё старый, что для седана массой 1000 кг было недостаточно. Осенью было начато производство второй серии с двигателем объёмом 1623 куб. см и мощностью 36 л.с. Последняя, третья серия имела двигатель объёмом 1911 куб. см и мощностью 46 л.с. Она и принесла фирме успех и выпускалась до 1957 г.

В конструкции автомобиля использовался ряд прогрессивных технических решений, достойных упоминания. Целый агрегат: двигатель— сцепление—коробка передач можно было легко демонтировать, что сильно облегчало ремонтные работы. Агрегат крепился к раме длинными болтами. Плоскостная рама была жёстко соединена с кузовом. Подвеска обеспечивалась системой торсионов, запатентованной Ф. Порше. Имелась независимая подвеска передних колёс. Автомобиль удлинённой формы с низко расположенным центром тяжести сохранял отличную устойчивость на трассе.

Благодаря своим исключительным ходовым качествам Citroen Traction Avant пользовался популярностью среди гангстеров и даже получил прозвище «гангстерского лимузина». Это прозвище оказалось настолько прочным, что со временем отодвинуло официальное типовое определение на второй план.

Citroen Traction Avant 11 производился почти исключительно как четырёхдверный седан, хотя существовало несколько исполнений «родстер» и «купе», которые до сих пор представляют немалую ценность для коллекционеров.



CORD 810

Эррет Лоббан Корд был коммерсантом в автомобильной технике с прогрессивным складом ума. Его идеалом был автомобиль с передним приводом.

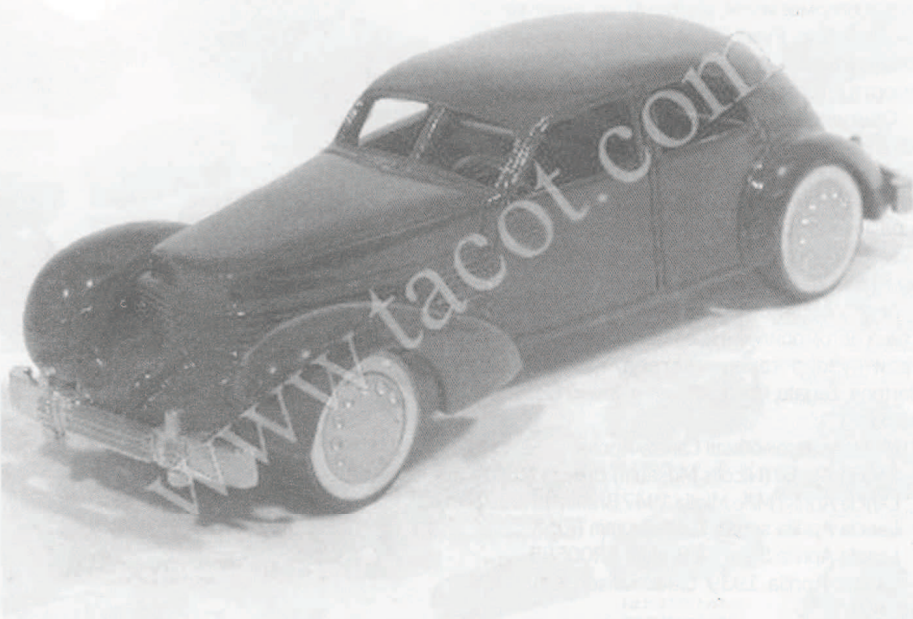
После неудачи с первой моделью Cord L29, когда вследствие недостаточной нагрузки переднего моста голливудским звездам пришлось заезжать на Беверли-Хиллз задним ходом, в 1935 г. появилась новая модель Cord 810.

Новый автомобиль был дальнейшим развитием Cord L29.

В передней части кузова располагался реберный радиатор, и модель в просторечии прозвали «холодильником на колесах». База автомобиля равнялась 3175 см. V-образный 8-цилиндровый двигатель Lycoming объёмом 4,073 л достигал мощности 91,9 кВт (125 л.с.) при 3500 об/мин. Особенностью кузова, весившего почти 2 т, были утопленные в крыльях фары. Тормозная система и система управления были улучшены, что способствовало большему комфорту во время езды. В стандартном исполнении автомобиль имел открытый кузов.

С 1936 г. двигатель оснащался компрессором Cumming, что позволило увеличить его мощность до 170 л.с. при 4250 об/мин. Эта модель получила обозначение Cord 812.

В глазах современников производящий экстравагантное впечатление автомобиль был не только лучше, но и дешевле своего предшественника Cord L29. Однако и ему тоже «счастье не улыбнулось». Во время подготовки к производству возникли дополнительные трудности — более чем на полгода запоздали поставки комплектующих, и торговые договоры оказались сорванными. Всего было изготовлено 2300 шт. «холодильников», когда Е.Л. Корд неожиданно закрыл завод. В 1938 г. прекратилось производство и на заводах Auburn и Duesenberg.



JAGUAR SS100

В 1924 г. владельцу фирмы «SS Cars Ltd» Уильяму Лионсону удалось переманить двух выдающихся конструкторов двигателей из фирм «Humber» и «Bentley» — Уильяма Хайнезе и Гарри Уислэйка, что позволило ему наконец-то укомплектовать автомобили своими собственными двигателями.

Гарри Уислэйк, который считался одним из крупнейших специалистов по проектированию двигателей, был создателем двигателя Bentley. Для двигателя Standard он сконструировал новую головку блока цилиндров с верхним распредвалом, что позволило ему достичь мощности в 100 л.с. и стать основным для нового семейства автомобилей Jaguar SS. Производственная программа фирмы в это время состояла из лимузинов и кабриолетов с двигателями объемом 1,5; 2,5; 3,5 л, а также спортивных автомобилей Jaguar SS100 с двигателями объемом 2,5 и 3,5 л.

Одной из самых известных моделей фирмы стал автомобиль Jaguar SS100 с 3,5-литровым двигателем. Это был один из первых автомобилей Jaguar, скорость которого превысила 100 км/ч.

Всего в 1935–1940 гг. было изготовлено 315 автомобилей Jaguar SS100. Из них 117 шт. с 3,5-литровым двигателем.

Модели автомобилей Jaguar SS100:

Jaguar SS100 1937 New-Ray 4844I

Jaguar SS100 Solido so4002

Jaguar SS100 spider racing #50 green Solido 4146

Jaguar SS100 FHC ABC abc197

Jaguar SS100 «Old Number 8» black Milestone mljw09

Jaguar SS100 coupe silver Milestone mlgc34s

Jaguar SS100 coupe USA livery two tone bronze/copper Milestone mlgc34bnz

Jaguar SS100 cream Milestone mljw08

Jaguar SS100 hood up red Milestone mlgc44

Jaguar SS100 opens Renault Alpine Rally Cup Winner Milestone mlgc42alp

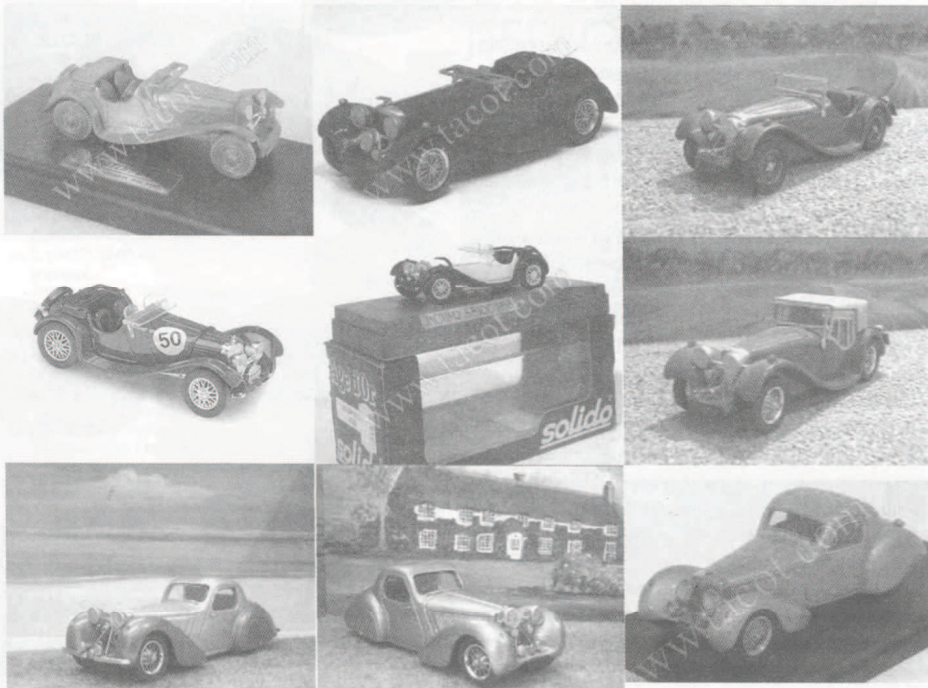
Jaguar SS100 opens sport black/red int. Milestone mlgc42br

Jaguar SS100 open sports white Milestone mlgc42

Jaguar SS100 #24 Renault Alpine Cup Winner 1936 black Milestone mlcf01

Jaguar SS100 Shelsey Hill Climb black Milestone mlcf02

Jaguar SS100 tourer open sports grey metallic Milestone mlgc42gm



LANCIA APRILIA

Автомобильная фабрика «Lancia» всегда отличалась тем, что производила авангардные автомобили, опережающие своё время. К её новаторским решениям принадлежат электрический стартер у модели Lancia Teta и независимая подвеска передних.

Новая модель Lancia Aprilia, представленная публике в 1937 г., не была исключением. Её несущий аэродинамический кузов решал поставленную конструкторами задачу. За счёт снижения сопротивления воздуха была повышена скорость автомобиля.

На Lancia Aprilia был установлен V-образный 4-цилиндровый двигатель водяного охлаждения с углом развала цилиндров 17°, диаметром цилиндров 73 мм и ходом поршня 83 мм. Объём двигателя составлял 1351 куб. см., а его мощность достигала 47 л.с. Блок двигателя и головка цилиндров были выполнены из лёгкого алюминиевого сплава. Передняя независимая подвеска состояла из пружин и телескопических гидравлических амортизаторов.

Задний мост был снабжен гидравлическими амортизаторами. Lancia Aprilia стала первым в мире автомобилем, который не имел точек смазки. Рулевые тяги были заключены в сайлентблоки, а передние телескопические амортизаторы смазывались автоматически.

Оригинальным было решение четырехдверного несущего кузова. Для облегчения посадки в автомобиль и выхода из него, между дверями убрали среднюю стойку. Двери открывались в разные стороны «от себя». Автомобиль развивал скорость 125 км/ч благодаря обтекаемому кузову фирмы «Pininfarina».

Lancia Aprilia стала одним из наиболее известных автомобилей. На её базе проектировали свои кузова такие мастера, как Borsami, Bertone, Zagato, Casaro, Touring, Savro, Costagna и др.

Модели автомобиля Lancia Aprilia:

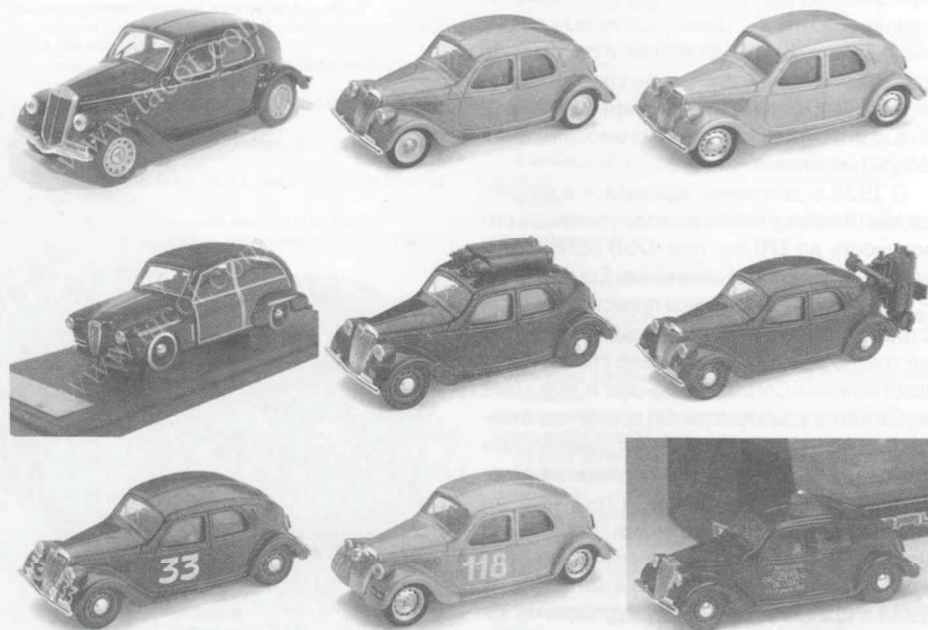
Lancia Aprilia (Nicolis Museum) Brumm M001

Lancia Aprilia Mille Miglia 1947 Brumm BR0061

Lancia Aprilia sedan 1936 Brumm R058

Lancia Aprilia Serie 1a Brumm BR0058B

Lancia Aprilia 1939 black Edison Giocattoli 801821



ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

Формо www.alpimodel.com, www.tacot.com, www.carmodel.net и форум-uzomoto.ru

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ

 Porsche 911(997)GT3 white Auto Art 57908	 Renault Estafette Police Hors Collection Eligor 101096	 Renault Trafic Pompiers with Dinghy Olix 99001	 Simca P60 Ranch 1961 beige/ bordeaux Norex 576012	 Steyr Puch 500D 1959 light blue Brumm R435-03	 Voisin Aerosport V12L Ailee 1936 black Classiques 1042	 Volkswagen Scirocco GT16V 1986 beige metal Neo 43023	 Volkswagen Touareg 2007 black magic pearl - VW Promo Minichamps 840910109G
 Porsche 911(997)GT3-RS 2003 silver/orange stripes Auto Art 57914	 Renault Fregate Domaine 1956 montijo red Norex 519164	 Rolls-Royce Proto Jules #184 Dakar 1981 De Montcorge/ Pelletier Norex 845202	 Skoda 1203 Microbus 1975 light green Abrex 43abs705hr	 Steyr Puch 500D 1959 pearl grey Brumm r435-02	 Volkswagen Beetle cream Del Prado	 Volkswagen Scirocco GT16V 1986 red Neo 43021	 Volkswagen Touareg 2007 galapagos antracite metallic - VW Promo Minichamps 840910126
 Porsche 911(997)GT3-RS 2006 black/orange stripes Auto Art 57913	 Renault Iliade Bus 1994 "Tourisme Verney" Norex 530212	 Saab 9-5 2006 dark green metal Olix 46540	 Skoda 1203 Microbus 1975 orange Abrex 43abs705g	 Subaru #1 Sports 1969 red Ebro 43835	 Volkswagen T1 Combi Samba Bus yellow Olix 60960	 Volkswagen Scirocco GTX 16V 1986 blue metal Neo 43020	 Volkswagen Touareg 2007 reflex silver - VW Promo Minichamps 840910107
 Porsche 911(997)GT3-RS 2006 green/black stripes Auto Art 57912	 Renault Juvaquatre van "La Carole de Marseille" Eligor 101102	 Saab 9-5 estate 2006 black metal Olix 46640	 Skoda 1203 Microbus 1975 red trick Abrex 43abs705bc	 Subaru #1 Sports 1969 white Ebro 43846	 Volkswagen Eco Racer yellow metal special edition Norex 00v099300er018	 Volkswagen Scirocco GTX 16V 1986 silver metal Neo 43022	 Volkswagen Touareg 2007 reflex silver - VW Promo Minichamps 840910107
 Porsche 911(997)GT3-RS 2006 orange/black stripes Auto Art 77911	 Renault Kerax #RT1 Paris-Dakar 2006 Eligor Camions 113106	 Salmson S4 cabriolet 1938 blue Challenge 011B	 Skoda 1203 Microbus 1975 turquoise blue Abrex 43abs705in	 Subaru Impreza Fujitsu HPI 2006 silver HPI Racing 0999	 Volkswagen Fox 2005 Art Car Rainbow lim ed Schuco 5z0099300a	 Volkswagen T1 combi pick-up "Lanz Bulldog Service" Schuco 3075	 Volkswagen Touran 2007 biscaya blue pearl - VW Promo Minichamps 841904102
 Porsche 911R 1968 white Spark S0929	 Renault Midlum Camiva Feu de Forests KVI M1K179	 Salmson S4 cabriolet 1938 red metal Challenge 011R	 Skoda 1203 Microbus 1975 turquoise blue Abrex 43abs705in	 Subaru Impreza Fujitsu HPI 2006 silver HPI Racing 0999	 Volkswagen Fox 2005 Art Car Rainbow lim ed Schuco 5z0099300a	 Volkswagen T1 combi Samba bus 1960 "Taeter & Ziemons" Minichamps 430052305	 Volkswagen Touran 2007 black magic pearl - VW Promo Minichamps 840910109
 Porsche 956LH Showcar 1983 Frankfurt HPI Racing 0942	 Renault Midlum Camiva Feu de Forests KVI M1K179	 Saviem S53M Excursion 1976 red/white Norex 530011	 Skoda Octavia Combi TDF "Credit Agricole" Abrex 43ab002xn	 Subaru Impreza Gendarmerie 2006 #1 On Roof Norex 800075	 Volkswagen Fox 2005 Art Car Undersea lim ed Schuco 5z0099300b	 Volkswagen T2 Doka pick-up canvas "Stadt Solberg" Minichamps 400053261	 Volkswagen Touran 2007 black magic pearl - VW Promo Minichamps 840910109
 Porsche Boxster 987 Concept 2003 white Schuco 4703	 Renault Midlum Camiva Feu de Forests MVI K179M	 Saviem SC1 Bus 1960 blue/ cream Norex 521008	 Skoda Octavia Combi TDF "CSC" Abrex 43ab002xo	 Subaru Impreza WRC 2006 blue metallic HPI racing 0949	 Volkswagen Golf V 3-doors 2003 Concept white Schuco 4684	 Volkswagen T2 Doka pick-up canvas "Stadt Solberg" Minichamps 400053261	 Volkswagen Touran 2007 slate grey metallic - VW Promo Minichamps 841904126
 Porsche Carrera GT 2003 silver Olix 22140	 Renault Midlum Double Cabine Pompiers FPT Secours Routiers Eligor 113301	 Saviem SG2 Assistance Rally Maroc "Service Competition Renault Maroc" IXO cof032	 Skoda Octavia Combi TDF "Discovery" Abrex 43ab002xp	 Suzuki SX4 2007 orange metal Norex 800505	 Volkswagen Golf V 3-doors 2003 wheat beige metal Schuco 1k0099300ad1w	 Volkswagen T2a combi Feuerwehr Bayreuth Schuco 3228	 Volvo 144 Kantonspolizei Zurich IXO s05031
 Porsche Cayenne GTS 2007 dark red Minichamps ap02000818	 Renault Ondine Gordini 1962 bronze metal Nostalgie N040B	 Seat 1400C Berlina 1960 White/ Black Norex 740090	 Skoda Octavia Combi TDF "Euskatel" Abrex 43ab002xq	 Talbot Samba Rally 1983 red IXO c1c163	 Volkswagen Golf V 5-doors 2003 wheat beige metal Auto Art 1k0099300abd1w	 Volkswagen T2a combi pick-up Pompiers Flughafen Frankfurt Schuco 3346	 Volvo C30 2006 silver metal Olix 32650
 Porsche Cayman Concept 2005 white lim ed 777 ex Schuco 4748	 Renault R16TX 1974 blue metal Vitesse 34120	 Seat Tribu Concept Car 2007 gold metal Provence Moulage pm005	 Skoda Octavia Combi TDF "Gerolsteiner" Abrex 43ab002xi	 Toyota BJ40 Land Cruiser 1074 red Norex 800356	 Volkswagen Golf V GTI 2006 edition 30 white Norex 1K0099300CB9A	 Volkswagen Tiguan 2007 black magic pearl - VW Promo Schuco 848902109	 Volvo S80 2005 grey metal Olix 47240
 Porsche Gemballa Avalanche GTR650 2007 orange/black Spark S0718	 Renault R20TS 1977 silver metal Norex 512006	 Shelby 350GT (Mustang) 1965 red/white stripes IXO c1c136	 Skoda Octavia Combi TDF "Milram" Abrex 43ab002xk	 Trabant 601S 1985 yellow Minichamps 400014001	 Volkswagen Iroc 2006 green metal Norex 840140	 Volkswagen Tiguan 2007 blue metal Schuco 5n0099300d5n	 Volvo V70 Garde Frontiere GrenzWache Schweiz Minichamps 430171898
 Renault 1000Kg 1954 "Super Cocotte Seb" Norex 518555	 Renault R5 "Pattex" Des Colles a tout Coler Eligor 101097	 Simca 1100GLS 1973 dark red Norex 570608	 Skoda Octavia Combi TDF "Preditor Lotto" Abrex 43ab002xt	 Trabant K70 1970 sand metal Norex 840087	 Volkswagen New Beetle cabriolet dark flint lim ed Auto Art 1y0099300a041	 Volkswagen Tiguan 2007 grey metal Schuco 5n0099300r7n	 Porsche 956LH #21 Le Mans 1983 Andreotti/Andreotti/Alliot HPI racing 0941
 Renault Cololare Police 1951 Zone blue! CJ Europarc 6500	 Renault R6 1970 blue CEC lim ed Norex 510605	 Simca 1501 1963 white Norex 571704	 Skoda Octavia Combi TDF "Rabobank" Abrex 43ab002xh	 Trabant 601S Universal 1985 glacier blue Minichamps 400014011	 Volkswagen Phaeton 2007 black - VW Promo Minichamps 820905109	 Porsche 956LH #7 Le Mans 1986 Ludwig/Barilla/Winter HPI racing 8034	
 Renault Estafette "Jambons Caunes" Eligor 101070	 Simca Aronde Messagere Pompiers Norex 570946	 Triumph Spitfire 1500 1975 yellow Minichamps 400132531	 Skoda Octavia Combi TDF "Shimano" Abrex 43ab002xu				

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ

Фото: www.rimonexx.ru, www.scaleworld.ru, www.scalemodels.net.ru, www.lomo-avt.net.ru, редакция и фирм-изготовителей



Москвич-410 (Scalemodels AS)



Урал-377CH (Scalemodels AS)



Бронированный Урал-4320 «Звезда» (Scalemodels AS)



МАЗ-504В (Киммерия 6-3-4)



НАМИ-058С (Scalemodels AS)



Топливозаправщик АТЗ-10 на шасси Урал-4320 (Scalemodels AS)



ВА3-2107 учебная «РОСТО» (АГАТ)



МАЗ-505 (Киммерия 6-3-10)



YA3-450 (Scalemodels AS)



РСЗО БМ-21 «Град-М» на шасси Урал-4320 (Scalemodels AS)



ГАЗ-24 «Волга» «С Днем свадьбы» (АГАТ)



МАЗ-516 (Киммерия 6-3-3)



Автоцистерна АЦ-5-375 на шасси Урал-375 (Scalemodels AS)



Радиолокационная станция РЛ-348-4 на шасси Урал-375 (Scalemodels AS)



ГАЗ-21 «Волга» полиция Чехословакии 1968 (IXO)



МАЗ-5335 (Киммерия 6-3-8)



Урал-375А (Scalemodels AS)



Урал-4320-0911-040 (Scalemodels AS)



КрАЗ-255 с манипулятором 9Т55 (Киммерия 4-3-15)



ВА3-2101 (Cars & Co)



Ранний вариант Урал-375Д (Scalemodels AS)



Урал-43206-0551 (Scalemodels AS)



YA3-3162 «Милиция» (Киммерия 3-2-2)



ГАЗ-12 ЗИМ (Китай)



Урал-375С + роспуск ГНБ (Scalemodels AS)



Седелный тягач Урал-44202-0511 (Scalemodels AS)



YA3-3162 специальный (Киммерия 3-2-7)



ЗАЗ-968 с двигателем (Тантал new)



Урал-377М (Scalemodels AS)



Седелный тягач Урал-44202-0511-31 (Scalemodels AS)



Балластный тягач МАЗ-504 (Киммерия 6-3-11)



СП-36 радиостанция (Киев)



ЗАЗ-965 ралли-клуб «Козак» (Киев)

ВИТАЛИЙ АНДРЕЕВИЧ ГРАЧЁВ



В.А.Грачев и Ю.А.Павлов на смотре новой техники.
20 июня 1966 г.

Дмитрий ЛИСИН (г. Пенза)

lischita@mail.ru

Фото из архива автора

кино-радиомехаником, штатным конструктором на заводе им. Егорова, отслужить в армии авиадвигателем, построить планер собственной конструкции. В декабре 1931 г. он попал в техотдел тогда ещё строящегося Нижегородского автозавода по мобилизации Ленсовнархоза. В то время остро стоял вопрос о механизации и моторизации Красной Армии, поэтому кроме обычных грузовых и легковых автомоби-



ГАЗ-61-40 взбирается по лестнице Химкинского речного вокзала в Москве.
1940

Изучая автомобильную историю, мы часто встречаем иностранные имена и названия фирм. Первый патент на автомобиль получен в Германии, там же создан первый мотоцикл. И тут же возникает вопрос, а как были дела в России, неужели мы безнадежно отстали в этом вопросе? С уверенностью можно сказать: «Нет!» Россияне всегда были активны. Достаточно вспомнить, что в создании первого в мире грузовика участвовал наш соотечественник Б. Луцкой. Многие автомобильные историки считают, что именно он создал первый грузовик, но так как это было в Германии, то немцы просто присвоили себе его лавры. Ещё об одном великом человеке, моём земляке, который оставил очень заметный след в отечественной автопромышленности мне хочется рассказать в данной статье.

Виталий Андреевич Грачёв — один из самых знаменитых советских конструкторов. Именно его считают основателем отечественной школы проектирования внедорожной автомобильной техники. Родился он в Томске в 1903 г. Его отец был крупным томским рыбопромышленником, мать — земским врачом. В 1922 г. после окончания среднего учебного заведения им. Некрасова в г. Владивостоке Виталий поступил в Томский политехнический институт, который пришлось оставить, на четвёртом курсе, т.к. «компетентные» органы узнали о его происхождении. Прежде чем начать карьеру на Нижегородском автозаводе (НАЗ, позже — ГАЗ), Грачёв успел поработать в студенческой артели грузчиком,

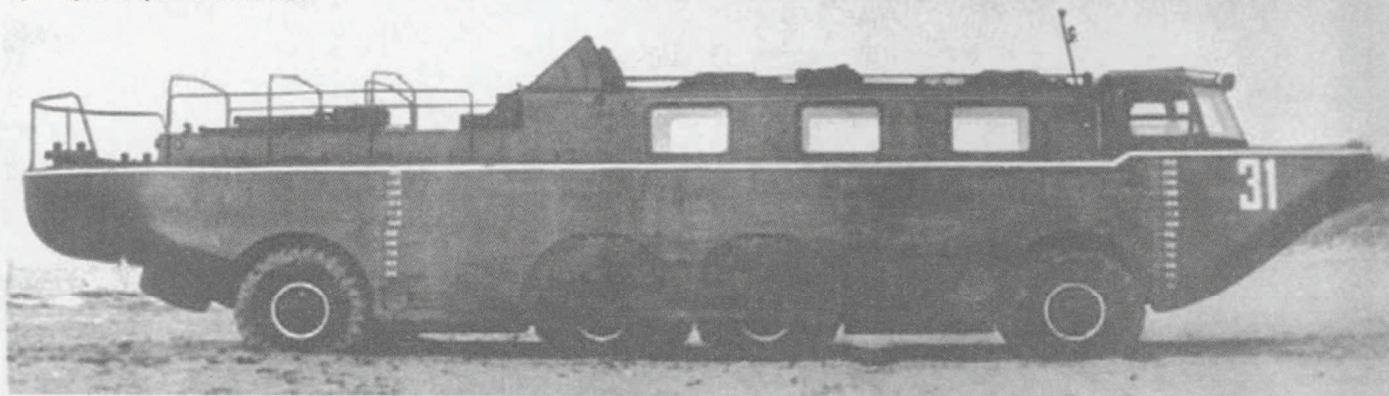
лей завод деятельно готовился к выпуску армейской техники — по двору уже бегали с прицепами, помогая строительству, первые собранные там танкетки Т-27.

Энергичный 28-летний инженер Виталий Грачёв сразу же был поставлен во главе конструкторской группы трёхосных машин повышенной проходимости, созданной для освоения грузовика **НАЗ-НАТИ-30** (6х4). Он проектировался в 1929—1931 гг. весьма квалифицированными специалистами НАТИ при техническом содействии фирм «Форд» и «Тимкен». Казалось, тут нечего уже было совершенствовать, да ещё людям, впервые серьёзно столкнувшимся с автостроением. Здесь и проявился его большой талант подлинно творческой личности, уникальное дарование конструктора. Машина была существенно и с пользой переработана — это демультипликатор, задняя балансирная подвеска, реактивные штанги, тормоза, сцепной прибор, и поставлена в конце 1934 г. на производство под маркой ГАЗ-ААА.

Говорят: «жизнь — борьба». Техника, тем более такая передовая, которую выбрал Грачёв — тоже борьба: непрерывная, бескомпромиссная и довольно острая. В этом молодой инженер убедился очень скоро. В 1933 г. завод заставили внедрять армейскую трёхосную модификацию «ТК» стандартного легкового ГАЗ-А, созданную в другом, неавтомобильном КБ, конструкцию ненадёжную, «сырую» и даже порочную (хотя бы из-за проходных конических задних передач). Всё это незамедлительно сказалось

на производстве — участок начало лихорадить, участились поломки при обкатках, военные прекратили приёмку. Грачёв не побоялся высказать в письме в высокие инстанции своё мнение об этой конструкции, за что и был наказан — переведен простым мастером сборки ГАЗ-ТК на филиал завода. Способность постоять за свои убеждения и, как следствие, — выстоять, вполне закономерно привела к тому, что он победил. Злосчастный ГАЗ-ТК сняли с производства личным распоряжением Наркома С.К. Орджоникидзе. Грачёв был восстановлен в КБ и даже поощрён. Но подобная машина всё же была нужна армии, и он решил довести дело до конца, а конструкцию — «до ума». Весной 1936 г. новая «трёхоска» — пикап **ГАЗ-АААА** с главными червячными передачами — уже построена. Когда Иннокентий Николаевич Смолич, начальник горьковского управления НКВД и общества «Динамо», начал организацию Каракумо-Памирского автопробега (Горький — Хорог — Москва) новых легковых ГАЗ-М1. Грачёв настоял на включении туда своей ашины, в чём его поддержал директор завода Сергей Сергеевич Дьяконов. Сам он и участвовал в пробеге в качестве водителя, «накрутив» без сменщика по пескам и горам тяжелейших 12 291 км, сам и отремонтировал её, не брезгуя никакой, даже самой тяжёлой испытательской работой. Вообще Грачёв хорошо и уверенно чувствовал себя за рулём (шоферские права — с 1924 г.) и всегда на свою новую машину садился первым. Его лицо можно было видеть в ка-

Транспортная амфибия ЗИЛ-135П. 1965



бинах всех машин, созданных им за 47 лет работы в автопромышленности. Успех пробега и ГАЗ-АААА был очевиден.

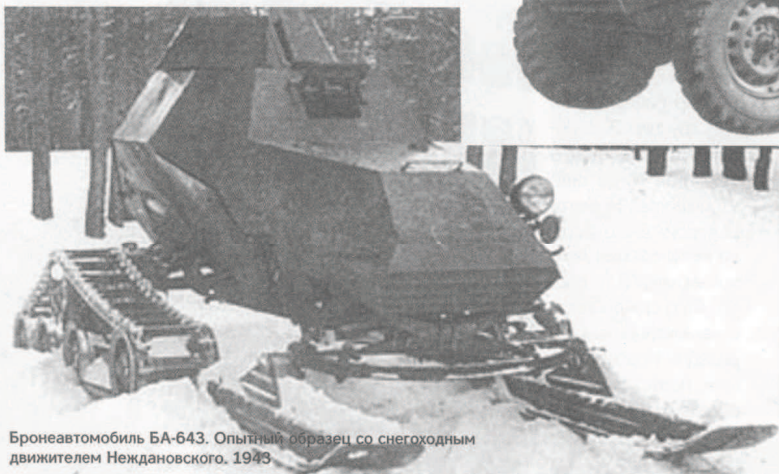
К лету 1937 г. на испытания вышла оригинальная и более совершенная грузопассажирская «трёхоска» **ГАЗ-21**, уже на базе только что освоенной «эмки». Теперь и эта задача была успешно решена. Больше за неё в стране уже никто не брался, да и вряд ли бы кто-то это сделал лучше. Машина начала готовиться к производству, на что выделили солидные средства. Были созданы легковые 7-местные модификации и 2 броневедомола на её базе. Имя

Неизвестна геометрия шарниров равных угловых скоростей типа «Вейсс», а на покупку лицензии нет ни средств, ни времени. Грачёв разгадывает и этот технический секрет, а его новую



Броневедомола БА-64Б на шасси автомобиля ГАЗ-67Б. 1943

инженера Грачёва становится известным в кругах технической общественности. Он и сам не чурается популяризировать новые технические идеи на страницах журналов «За рулем», «Автостроитель», «Техника-молодежи». В его активе — участие в создании полугусеничных автомобилей, седельных тягачей, аэросаней, броневедомол.



Броневедомола БА-643. Опытный образец со снегоходным двигателем Неждановского. 1943

Грачёв по собственной инициативе берётся за создание нового для нас полноприводного автомобиля 4x4, считая, что он гораздо эффективнее и перспективнее, хотя и мо-

работу активно поддерживали в верхах. В рекордный срок первый советский легковой вездеход **ГАЗ-61-40** был спроектирован и незамедлительно передан

на изготовление. Сам Грачёв, уже в качестве руководителя сектора и ведущего конструктора по легковым автомобилям высокой проходимости, делал общую компоновку и оригина-

тежами) — за 4 месяца. Летом 1939 г. машина уже на испытаниях. Её невиданные качества, особенно по динамике и проходимости, поражали современников и остались так и не превзойденными для машин этого класса до наших дней. ГАЗ-61-40 блестяще прошёл испытания, показывая высшему государственному и военному руководству, демонстрировался на ВСХВ и одновременно, как и следовало ожидать, решил судьбу ГАЗ-21, полностью подготовленного к производству — машина в серию не пошла.

К концу 1940 г. уже собрана промышленная партия **ГАЗ-61-73** — легковых вездеходов для высшего командного состава Красной Армии. Этими машинами пользовались видные военачальники: К.Е. Ворошилов, С.К. Тимошенко, Г.К. Жуков, К.К. Рокоссовский, И.С. Конев, С.М. Будённый и другие. Они были необычайно популярны в армии, за ними буквально охотились. Но был нужен более простой и дешёвый легковой вездеход для среднего командного звена. Нарком В.А. Малышев в январе 1941 г. вызвал к себе уже хорошо ему известного инженера Грачёва и, показывая фото американского «Бантама» (прообраз известного в России «Виллиса»),

Виталий Грачев представляет новые грузовики «Украинец» Первому секретарю Днепропетровского обкома КПСС Л.И.Брежневу. Фото из архива В.А.Грачева



Первый образец ЗИС-151 проходит испытания. Фото из фондов Музея АМО-ЗИЛ



Полугусеничный автомобиль-вездеход ЗИС-153. Успешно испытан в 1952 г. Однако его серийный выпуск так и не был налажен. Фото из фондов Музея АМО-ЗИЛ

жет перечеркнуть прежнюю работу. Об этом он пишет Наркому обороны Маршалу К.Е. Ворошилову. Впереди много трудностей, ещё больше неясного, возможна неудача, которую могут и не простить.

нальные агрегаты: раздаточную коробку и передний ведущий мост, и всё это (с рабочими чер-

приказывает — «сделать так!». Слов нет — «Бантам» хорош. У нас тогда ничего подобного не было. Но ведь он сделан давно, очень давно по тем стремительным временам — полгода назад. Грачёв так не может. Он должен сделать лучше. Он никогда и никому не подражал — всегда хватало своих идей, причём хороших. Так, буквально за два месяца усилиями всего нескольких человек появился наш первый армейский джип **ГАЗ-64**, по сложившейся уже традиции превосходящий «Бантам» в динамике и проходимости. В армии даже устраивали испытания, сцепив тросом ГАЗ-64 и «Виллис» — побеждал отечественный внедорожник! К концу лета он уже выпускается, пусть пока по обходной технологии.

Война. Нужны и очень срочно тысячи новых боевых изделий, в том числе и броневики, более совершенные, чем делались раньше. В январе 1942 г. уже готов оригинально сконструированный, лёгкий пулемётный броневик на шасси ГАЗ-64. В апреле 1942 г. за создание этой бронемашин, а также ГАЗ-61 Грачёву присуждена Сталинская премия. ГАЗ-61 в варианте с закрытым кузовом был первым, среди отечественных полноприводных автомобилей, занесен в «Книгу рекордов Гиннеса».

Броневик в массовом производстве поступает в войска. Для оказания им технической помощи в освоении новой бронетехники Грачёв часто посещает районы боевых действий. Время спрессовано до предела. Нечеловеческое напряжение сил — духовных и физических. Завод бомбит. И, тем не менее, до сентября 1944 г. спроектировано и освоено в производстве 9 модификаций броневика, противотанковый реактивный снаряд ССК, колёсная самоходная 76-мм пушка **ГАЗ-68**, опередившая время и сейчас сохраняющая свою актуальность, 5 образцов легковых вездеходов, один из которых — знаменитый **ГАЗ-67** (иногда называемый «Иван Виллис»), выпускался до 1953 г. и получил широкое распространение и признание. В итоге — орден Трудового Красного Знамени (во время войны им награждали редко).

В Днепропетровске создаётся автозавод для выпуска ГАЗ-51, затем ЗИС-150. Туда в сентябре 1944 г. главным конструктором был направлен Грачёв. Производственная база слаба — завод только строится, но творческие планы немногочисленного ещё коллектива впечатляли. И снова Грачёв действует энергично и целеустремленно. За 4 года проведена глубокая модернизация (фактически переделка) малоудачного ЗИС-150 — так родился новый **ДАЗ-150**, созданы автопоезда на его базе, в том числе под мобильную РЛС «Гром», впервые в стране построены автопогрузчики с гидродомкратами, освоено изготовление автокранов. Думали и о производстве легковых автомобилей. Но армии нужны большие трёхосные амфибии — война показала их ценность. Московский ЗИС от этой работы отказался

— некому было заниматься таким необычным и очень трудоёмким автомобилем. Грачёв опять по собственной инициативе — он всегда тяготел к армейской тематике, берётся за эту сложную, но очень интересную работу. За прототип взят знаменитый американский плавающий автомобиль GMC DUKW-353, хорошо показавший себя в боевых операциях. Но его слава не смущала Грачёва. Он ясно видел недостатки машины и не собирался их слепо копировать. Сделана более удачная компоновка корпуса, иначе выполненная установка агрегатов (кстати, совершенно других), изменены обслуживающие системы. Впервые в стране применён пневмогидравлический привод тормозов. Но главное — удалось глубоко разобраться в системе централизованного изменения давления в шинах и радикально усовершенствовать её, расширив сферу применения на бездорожье: рыхлый снег, болото, глубокая грязь, сыпучий песок. Это заставило впервые создать и специальные тонкостенные шины с упругими и прочными боковинами способными длительно работать на сверхнизких давлениях. Именно у нас и именно тогда был сделан решительный, поистине революционный шаг в деле резкого повышения проходимости колёсных машин по слабым грунтам и бездорожью, приблизивший их по этому параметру к гусеничным машинам.

В августе 1950 г. построены образцы трёхосных амфибий **ДАЗ-485**. Сборку закончили к ночи и, не вытерпев, тут же поехали к Днепру. Заплывы проводили при свете фар ГМС, как бы передавая свою эстафету. Потом были и дальние пробеги по грунтовым дорогам Приднпровья, поездки по горам Крыма и Кавказа, смелые преодоления штормового Керченского пролива и быстрой Кубани. Как всегда в таких ситуациях за рулём — Грачёв. Он не боялся сесть за руль в условиях, опасных для жизни (при первом входе амфибии в воду или при первом преодолении предельного 40-градусного подъёма), не боялся решительно принять обдуманное им и тщательно взвешенное решение, часто подсказанное ему великолет-

Поисково-эвакуационная установка ПЭУ-1 (1966) с краном для загрузки спускаемых космических аппаратов. Фото из архива В.А.Грачева



Грузовая амфибия ЗИЛ-4906. 1975



Шнекороторный снегоболотоход ЗИЛ-29061. 1978

но развитой технической интуицией, буквально автомобильным «носом».

Взята очередная высота. ДАЗ-485 испытан, одобрен, началась подготовка к его производству. В марте 1951 г. — вторая Сталинская премия. Но новый поворот судьбы — завод переходит в другую отрасль, получает номер «586» и главного конструктора М.К. Янгеля, а Грачёв переводится в Москву на ЗИС. В июле 1951 г. он, назначенный заместителем главного конструктора, появился на заводе. На ЗИСе он по-прежнему занимался сложными и важными работами: внедрением в производство 485-й амфибии, модернизацией трёхосных грузовиков (в частности, содействовал рождению знаменитого ЗИЛ-



Поисково-спасательные ЗИЛ-4906 и ЗИЛ-4901

ЗИЛ-135М с пусковой установкой берегового ракетного комплекса. 1962



Автопоезд для транспортировки труб большого диаметра. Фото из архива В.А. Грачёва



Гражданский автомобиль-вездеход БАЗ-1351

армии так и в народном хозяйстве. Вариант 1967 г. Фото А.Дювиков

157) и бронетранспортёров, созданием междугородного автобуса — его звёздный час наступил только в июле 1954 г. Именно тогда по инициативе Г.К. Жукова (а с ним В.А.Грачёв встречался не раз) при заводе было образовано Специальное конструкторское бюро (СКБ) по созданию средних колёсных арттягачей, многоцелевых армейских транспортёров и установок на их базе. Совершенно закономерно, что именно Грачёв стал начальником СКБ и его Главным конструктором.

Работа началась с создания целого ряда разнообразных ходовых макетов многоосных машин для изучения взаимодействия различных движителей и их вариантов с деформируемыми средами, отработки новых силовых схем вездеходов, их узлов и агрегатов. Грачёв сам разрабатывал основные технические концепции будущих машин, конструкции наиболее оригинальных узлов. Редко кто из главных конструкторов так работал. К тому же он всегда считал, что машину надо делать лучше, чем задано в ТТХ, идти впереди потребностей, опережая требования заказчиков. Он их сам и искал — с трудными, но интересными темами, нужными стране. Для решения этих задач широко и осмысленно привлекалась наука: МВТУ, МАМИ, КАДИ, Бронетанковая академия, часть НИИИИ-21. Именно под его влиянием и при материальной поддержке совершила крупнейший скачок вперёд теория проходимости упругого колеса по деформируемым поверхностям, собран богатейший экспериментальный материал о взаимодействии различных видов и конструкций шин, других движителей с самыми тяжёлыми средами — снегом, болотом, густой грязью. Впервые были сделаны четкие выводы и разработаны рекомендации по дальнейшему безошибочному выбору оптимальных типов и видов движителей для ра-

боты в конкретных условиях бездорожья. Грачёв впервые сформулировал понятие профильной проходимости и технически решил сопутствующие этому задачи. Радикально было расширено понятие и опорной проходимости, изучено влияние удельного давления на взаимодействие с грунтом — в ряде случаев не такое, как считалось. В результате многоколёсные машины СКБ могли преодолевать невиданные ранее препятствия наравне с гусеничными машинами: подъёмы — до 43°, рвы — шириной до 3 м, снег — глубиной до 1,7 м, болото — до 0,8 м, грязь — любую. А по песку, самому тяжёлому — барханному, их подвижность была даже лучше, как и по рыхлому снегу. Итогом этой как бы подготовительной работы, проведенной в крайне сжатые сроки, была постройка в январе 1957 г. первого 4-осного универсального армейского транспортёра и тягача — знаменитого ЗИЛ-134. В него было заложено всё самое передовое и необычное, что могли создать конструкторы. Это и двигатель V12 мощностью 240 л.с.; 3-ступенчатая гидромеханическая коробка передач с автоматикой управления; самоблокирующиеся межколёсные дифференциалы; колёсные редукторы, увеличивающие клиренс; карданные шарниры «Рцеппа»; независимая длинноходовая (280 мм) торсионная подвеска всех колёс;

шины большого сечения сверхнизкого давления с централизованной подкачкой; герметичные тормоза с пневмогидроприводом; гидросилители руля; лебёдка с тросоукладчиком и принудительной выдачей троса; предпусковой подогреватель двигателя; герметичный корпус машины, дающий ей возможность плавать; многоступенчатая кабина с хорошим обзором и эффективным отоплением. Эта машина поражала современников. Впервые можно было видеть, как колёсный автомобиль не могли остановить никакие препятствия и бездорожье, причём с прицепом — солидной по весу артсистемой. Средние скорости движения по местности были выше, чем у гусеничных тягачей, а при движении по песку, глубокой грязи и торфяному болоту — лучше и проходимость. Военные, наконец, получили то, о чём только мечтали. Но недостаточная надёжность ряда новых агрегатов ЗИЛ-134, доводка которых грозила надолго затянуться, заставила Грачёва искать новые решения многоколёсных машин. Так родилась совершенно оригинальная 2-моторная бортовая схема без дифференциалов с поворотными передними и задними колёсами — поистине счастливая находка, определившая направление развития подобной техники в СКБ на многие

годы вперед. Её надёжность и высокая эффективность (проходимость увеличилась на 30% по сравнению с традиционной мостовой схемой) были многократно подтверждены теорией и практикой, которая в данном случае опережала науку. Причём в ряде случаев необязательна была и упругая подвеска колёс, особенно на длиннобазном шасси. Таким стал ракетносец ЗИЛ-135К — единственное в мире серийное шасси, выполненное по этой схеме (с двумя автоматическими коробками передач), впервые продемонстрированное изумленным военным наблюдателям на Параде 7 ноября 1961 г. Это была, бесспорно, вершина творчества Грачёва. Можно с уверенностью сказать, что в те годы мы, вопреки ныне сложившимся представлениям, значительно превосходили Запад по техническому уровню машин высокой проходимости, по заложенным в них идеям, по оригинальности и целесообразности их компонентов, по совершенству самих движителей и знанию законов их взаимодействия с различными средами и грунтами.

ЗИЛ-135ЛМ с ракетной установкой Луна. 1964



Опытный образец мобильного штаба для руководства стратегическими ракетными войсками на шасси ЗИЛ-135К был создан в 1962 г. Фото из архива М.П.Морозова





ЗИЛ-132РС — что мне снег, что мне зной, что мне дождик проливной.
Фото А.Новиков

транспортная амфибия 8x8 **ЗИЛ-135П** держит рекорд скорости на воде — 16,4 км/ч при способности плыть в 5-балльный шторм и среди плавающих льдов, с уверенным выходом на морскую берег и последующим движением со скоростью до 65 км/ч. Поэтому и личная просьба С.П.Королёва — срочно создать мобильный поисково-спасательный комплекс с абсолютной проходимостью для надёжной (на любой местности и при любых погодных условиях) эвакуации космонавтов и космических объектов, пришла Грачёву «по душе». Так, в рекордные сроки родились серийные 6-колёсные установки ПЭУ (грузовые и пассажирские), а впоследствии ставшие с лёгкой руки журналистов знаменитыми машины комплекса «490» — «Синие птицы» (название не заводское). Они и сейчас несут свою службу, хотя первая грузовая «4906» увидела свет ещё в мае 1975 г. и, конечно, проводил её сам «дед» Грачёв — последнюю свою машину. Он успел многое: продумать, просчитать, попробовать все связанное с проходимостью и подвижностью по бездорожью. Кроме указанных машин и направлений впервые построил целую серию различных шнекоходов, давших ошеломляющий эффект — только они уверенно и с хорошей скоростью буквально бегали по бездонным и заросшим болотам, по льду с «окнами», воде, снегу неограниченной глубины. Похожий результат давал и более универсальный движитель «аэролл», также в нескольких вариантах построенный в СКБ.

Имея опыт создания вертолётной пусковой установки «1358» с газотурбинным двигателем и электроприводом колёс, СКБ первым в стране построило полноценный 24-тонный 2-моторный вездеход 8x8 с электротрансмиссией (совместно с рядом предприятий авиапрома) и уникальными 2-скоростными моторколёсами, до сих пор поражающими специалистов. Электроход **ЗИЛ-1353** так и остался образцом для подражания — за прошедшие 34 года ничего подобного де было создано, несмотря на настоячивые попытки.

Грачёв мечтал построить электроход с использованием топливных элементов — совершенно неведомая область науки и техники. Продумывал и лично делал компоновки целого семейства многоколёсных корпусных машин с газотурбинным двигателем и электротрансмиссией. И, с другой стороны, — впервые в нашей автопромышленности в СКБ построили и успешно испытали быстроходную гусеничную машину «3906» типа «аэролл» с полнопоточной гидрообъёмной трансмиссией. Ей тоже скоро 20 лет, но, как и электроход, она сохраняет свою перспективность и, кстати, работоспособность. Поверив идеям энтузиастов, которые всегда могли рассчитывать на поддержку Главного, в СКБ после ряда экспериментов применили и задолго до «Ивеко» впервые внедрили на грузовых автомобилях эффективные дисковые тормоза, причём не в колёсах, а на трансмиссии. Нашли они своё применение и в

серии народнохозяйственных вариантов «4906» — различных ЗИЛ-132.

Перечень технических новинок грачёвского СКБ, на 10–15 лет опередивших Запад, можно продолжить. Совершенно

уникальная и никем не повторенная работа, не имеющая аналогов в мире, начатая ещё в 1965 г. буквально «с нуля» — создание 8-двигательной большегрузной самоходной платформы **ЗИЛ-135Ш** с многочисленными опорными полноповоротными стойками (с гидроневмоподвеской), имевшими оригинальную аналоговую электрическую систему управления с электромоторколёсами высоких параметров. Цель — перевозка за тысячи километров по абсолютному бездорожью неделимых изделий — межконтинентальных ракет. Не имела аналогов гидростатическая система рулевого управления с запаздыванием поворота задних колёс и автоматической коррекцией. Показательно, что долготелетием и технической устойчивостью отличались и серийные машины Грачёва. Ракетное шасси **ЗИЛ-135ЛМ** выпускалось в разных модификациях на «БАЗе» 30 лет, достойной замены ему так и не нашлось. До сих пор нет армейского автомобиля, сравнимого с ним по проходимости и надёжности.

К сожалению, большая, трудная, но «прекрасная и яростная» жизнь сказалась на его здоровье. Боролся он до конца. На полу его палаты в Лефортовском госпитале расстлали чертежи, по которым он, с трудом склонив голову, уже шёпотом делал свои замечания. Радовался сообщению, что машина с гидрообъёмной трансмиссией, в которую он поверил и благословил, уже ходит и даже крутится на месте.

Виталий Андреевич Грачёв скончался в Москве в марте 1978 г. Он был звездой первой величины на автомобильном небосклоне. Она ещё долго будет гореть, и светить нам издалека — многие его идеи и разработки опередили время, сохраняют свое значение и сегодня. В общей сложности Виталием Андреевичем Грачёвым было создано более 70 образцов внедорожной автомобильной техники.

Мы всегда должны гордиться такими земляками, и рассказывать о них молодежи.

Самосвал на шасси ЗИЛ-132РС



Седелный тягач на шасси ЗИЛ-132РС



Седелный тягач на шасси ЗИЛ-132РС



Артиллерийский тягач ЗИЛ-134. 1957



Колёсный снегоболотоход ЗИЛ-3167. 1963

«VOLKSWAGEN TRANSPORTER» ИЗ ЗАПОРОЖЬЯ

Евгений КРАВЕЦ,
г. Запорожье, Украина.
Фото из архива «ЗАЗ» и автора



Экспериментальный фургон ЗАЗ-970Б с правой боковой дверью. 1962



Экспериментальный фургон ЗАЗ-970Б с правой и левой боковыми дверями. 1962



Первый образец грузопассажирского автомобиля ЗАЗ-970Б с имитацией окон салона. 1962



В 50-х гг. прошлого века на базе знаменитого заднемоторного легкового автомобиля Volkswagen модели «Жук» было создано семейство развозных машин Volkswagen Transporter. Автомобили имели заднемоторную компоновку – двигатель воздушного охлаждения на всех этих машинах располагался сзади, как и на легковом «доноре».

К преимуществам этой компоновки можно отнести:

очень просторные грузовое помещение и кабина;

равномерное распределение масс (водитель и маленький двигатель уравнивают друг друга);

умеренные размеры колёс.

Главный недостаток такой схемы – двигатель ограничивает проём задней двери. Небольшие развозные автомобили Volkswagen Transporter с симпатичным дизайном сразу завоевали успех у покупателей.

В прошлом веке развозной фургон Volkswagen Transporter несколько десятилетий был самым распространенным в Европе. За первые 30 лет было произведено более 5 млн. автомобилей этого семейства.

В 1960 г. Запорожский автозавод начал выпуск первого в СССР народного автомобиля – недорогой микролитражки – ЗАЗ-965. Про-

тотипы «Запорожца» были спроектированы на Московском заводе малолитражных автомобилей и переданы для серийного производства на Запорожский завод «Коммунар». Директор завода Сергей Александрович Сериков вместе с энергичными конструкторами во главе с Юрием Наумовичем Сорочкиным стали подумывать о «своей» машине и уже в 1961 г. на Выставке достижений народного хозяйства СССР в Москве показали первый опытный образец ЗАЗ-966, разработанный в Запорожье – более совершенную машину подобного класса. В то время в Советском Союзе на-



Экспериментальный грузопассажирский автомобиль ЗАЗ-970В. 1962



блюдалась острая нехватка малотоннажных развозных автомобилей и запорожские энтузиасты решили исправить это положение. В планы Минавтопрома запорожские грузовички не входили, но руководство автозавода «изыскало внутренние резервы» и работы над созданием нового класса автомобилей начались ускоренными темпами.

Первый опытный образец минигрузовичка ЗАЗ-970 появился в 1961 г. Экспериментальный автомобиль, прозванный на заводе «Точило», отличался коротким «капотом» и внешними формами немного напоминал ЗАЗ-965. Мастер кузовного участка, ас своего дела Петр Павлович Ковбасюк, без рабочих чертежей по конструкторским эскизам и наброскам практически вручную за две недели изготовил и собрал симпатичную кабину грузовичка. Во внешнем облике кабины легко узнаваемы передние крылья и боковые двери, которые были заимствованы от серийного легкового автомобиля ЗАЗ-965. Опытный грузовик имел деревянный бортовой кузов. Двигатель воздушного охлаждения располагался сзади под бортовой платформой и комплектовался защитными кожухами. Экспериментальный образец минигрузовика ЗАЗ-970 существовал в единственном экземпляре.

Безкапотные образцы вагонной компоновки появились в 1962 г. Молодой конструкторский коллектив автозавода, несмотря на малый опыт работы в области автомобильного дизайна, спроектировал унифицированное семейство кузовов ЗАЗ-970 с использованием агрегатов и узлов серийного легкового автомобиля ЗАЗ-965А и опытного легкового автомобиля ЗАЗ-966. Дизайн кузовов разрабатывали в заводском бюро архитектурного оформления автомобиля под руководством Юрия Викторовича Данилова. Большую творческую работу при создании кузовов осуществляли начальник кузовного бюро Геннадий Антонович Харьковский, ведущий конструктор несущего кузова Лев Петрович Мурашов и ведущий специалист бюро грузовых модификаций Иван Михайлович Черепанов. «Безкапотные вагончики» с оригинальными кузовами имели модные для того времени черты. Глубокие выпштамповки борта тянулись вдоль кузова и заканчивались воздухозаборником перед задней колёсной нишей, что соответствовало последней автомобильной моде (например, Ford Mustang 1965 г.). Удачно вписанные в боковины выступающие карманы воздухозаборников, оригинальная выпуклая передняя панель кузова и украшающий её декоративный элемент «шпага», придавали машинам ЗАЗ-970 своеобразный шарм. Работы

по созданию опытных образцов велись по ускоренной технологии под руководством главного конструктора завода Юрия Наумовича Сорочкина. По упрощённым чертежам в масштабе 1:1 делали фанерные шаблоны, затем – деревянные болваны и по ним выстукивали панели кузова. Для панелей кузова впервые в советском автостроении применили сталь толщиной 0,7 мм. Соседи – металлурги «Запорожстали» – специально изготовили такой лист. Для обеспечения прочности кузова, сечение и толщину лонжеронов подбирали опытным путем.

На экспериментальных автомобилях семейства ЗАЗ-970 с задним расположением силового агрегата устанавливали 887-кубовые двигатели с воздушным охлаждением и четырёхступенчатые коробки передач от серийных автомобилей ЗАЗ-965А (они же применялись на опытных ЗАЗ-966). Двигатель мощностью 27 л.с. разгонял гружёную машину до 70 км/час. Расход топлива составлял 7,5 л на 100 км. V-образный двигатель частично находился под полом кузова, а частично выступал «горбом» в кузове, что не совсем подходило для вагонной компоновки. У ступиц задних колёс, с целью увеличения передаточного числа, установили шестеренчатые колёсные редукторы, которые проектировались для полноприводных автомобилей ЗАЗ-971 и ЗАЗ-969.

От опытных легковых автомобилей ЗАЗ-966 на грузовички перешла и независимая подвеска всех колёс: задняя – пружинная, передняя – торсионная на продольных рычагах. Как и на легковых «Запорожцах», новинки оснащались колёсами с шинами размером 5,2-13 дюймов.

Малотоннажное семейство развозных машин ЗАЗ-970 с колёсной формулой 4x2 состояло из цельно-

Экспериментальный минигрузовик ЗАЗ-970Г. 1962



Экспериментальный минигрузовик ЗАЗ-970Г во время испытаний на колхозной ферме. Каменко-Днепровский район Запорожской обл.

металлического фургона ЗАЗ-970Б, микрогрузовика ЗАЗ-970Г с металлической грузовой платформой и микроавтобуса ЗАЗ-970В.

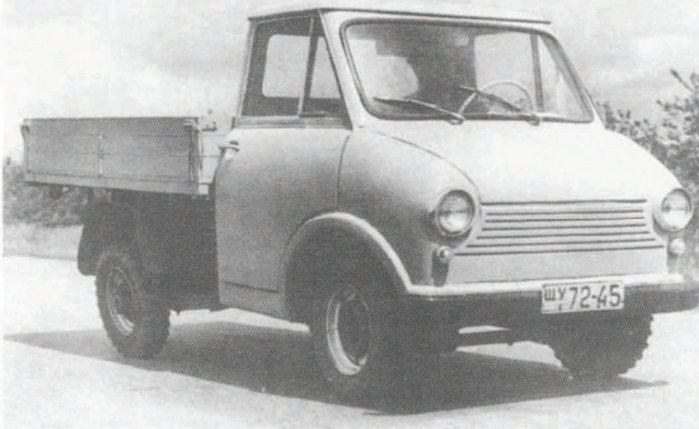
Цельнометаллические фургоны ЗАЗ-970Б имели перегородку между кабиной и грузовым отсеком. При небольших наружных габаритах машины (длина 3400 мм, ширина 1420 мм и высота 1650 мм) полезный объём грузового отсека составлял 2,5 м³, а грузоподъёмность – 350 кг (при наличии водителя и одного пассажира).

Заднемоторная компоновка фургона обуславливала специфику доступа в грузовой отсек, который в основном осуществлялся сбoku через распашную дверь шириной 940 мм с правой стороны. Погрузочная высота составляла 500 мм. Двигатель ограничивал проём задней двери и, как следствие, порог двери в задней стенке кузова получился очень высоким. В итоге небольшая задняя дверца выполняла вспомогательную функцию – доступ к двигателю. Учитывая специфику работы развозных автомобилей (в частности ограничение маневрирования в узких проездах между зданиями, складами, торговыми точками) конструкторы спроектировали образцы фургонов ЗАЗ-970Б с двухсторонним доступом в

Экспериментальный полноприводной автомобиль ЗАЗ-971. 1962



Первый поисковый вариант минигрузовика ЗАЗ-970. 1961



грузовой отсек – широкие распашные двери находились и с правого и с левого бортов.

На базе фургонов были созданы грузопассажирские автомобили ЗАЗ-970В. Они могли перевозить 6–7 чел. или 5 чел. и 175 кг груза (при сложенном заднем сидении), или 2 чел. и 350 кг груза (при сложенных двух последних рядах сидений).

Модели ЗАЗ-970Г имели открытые грузовые платформы и предназначались для перевозки 400 кг груза в таре, а также двух человек в кабине. Загрузка–разгрузка грузового отсека осуществлялась с правого борта через двухстворчатые распашные дверцы, высотой с борт грузовичка. В задней части грузовой платформы размещался двигатель, защищённый специальным капотом.

Снаряжённая масса вышеперечисленных автомобилей составляла 700–750 кг (в зависимости от модификации). Максимальная скорость достигала 70–75 км/ч.

Испытания опытных образцов с разными кузовами проводились с 1962 по 1965 гг. в окрестностях Запорожья в районе Каменки-Днепровской. Испытания на естественных «полигонах» проходили успешно. Юркие автомобильчики пришлись по душе потенциальным покупателям – представителям торговых организаций и городских служб. Но перспективному семейству ЗАЗ-970 не суждено было стать на конвейер. К сожалению, у руководства СССР были другие планы. Шла подготовка к производству легкового ЗАЗ-966, армии и сельскому хозяйству требовался маленький полноприводный транспортер ЗАЗ-969. Поэтому работы заводских конструкторов были перепрофилированы на эти направления. Вместо заводского музея экспериментальные образцы попали на свалку и были безвозвратно утеряны.

Параллельно с работами над семейством ЗАЗ-970 конструкторы автозавода «Коммунар» под руководством главного конструктора Ю.Н.Сорочкина в 1962 г. самостоятельно сконструировали оригинальную полноприводную машину с задним расположением двигателя ЗАЗ-971. Её опытные образцы, унифицированные с фургоном ЗАЗ-970В и лёгким грузовиком ЗАЗ-970Г, имевшими колёсную формулу 4х2, испытывались в 1962–1965 гг.

Автомобиль повышенной проходимости ЗАЗ-971 имел оригинальный четырёхдверный кузов универсал с матерчатым тентом. Силовой агрегат с воздушным охлаждением устанавливался сзади. Внешне и по компоновке запорожский вездеход напоминал австрийский внедорожник «Штейр-пух» модели «Хафлингер» 1960 г. Боль-

шие преимущества в отношении повышения проходимости имела независимая

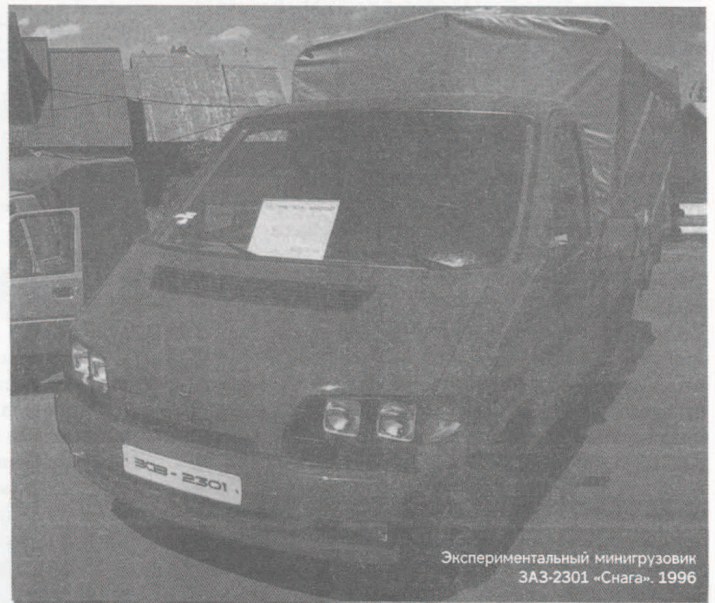
подвеска всех колёс ЗАЗ-971. У ступиц задних колёс находились шестерёнчатые редукторы, которые служили для увеличения передаточного числа и обеспечивали автомобилю приемлемый дорожный просвет при колёсах малого диаметра. Ведущими являлись задние колёса, и только в тяжёлых дорожных условиях включался привод и на передние колёса. При простом по конструкции универсальном кузове, двигателе воздушного охлаждения (887 см³, 27 л.с. при 4000 об/мин) и колёсной базе 2100 мм, снаряжённая масса автомобиля составляла 971 кг. Максимальная скорость – 70 км/час. Автомобиль ЗАЗ-971 предназначался для использования в армии и сельском хозяйстве. Как и ЗАЗ-970, модель вездехода ЗАЗ-971 серийно не изготавливалась.

Прошло 30 лет и на Запорожском автозаводе вспомнили об юрких «транспортёрах». В 1995 г. конструкторы АО «АвтоЗАЗ» начали работы над принципиально новым семейством автомобилей, которое включало микрогрузовик, автобус и фургон. Под эти автомобили специально разрабатывались новые шасси, кузова, силовые агрегаты. В 1996 г. работы над созданием микрогрузовика были практически завершены. Автомобиль получил новое имя – ЗАЗ-2301 «Снага». Были построены опытные образцы, которые должны были положить начало новому семейству: микрогрузовиков ЗАЗ-2301, микроавтобусов ЗАЗ-2201 и микрофургонов ЗАЗ-2701.

Базовый автомобиль ЗАЗ-2301 планировалось комплектовать кузовом-будкой, в результате чего получался фургон ЗАЗ-2701. Автобус ЗАЗ-2201 представлял собой дальнейшее до-

полнение к кабине грузовика – кузов с оригинальным салоном. Конструкция автомобиля была такова, что крыша и кабина состояли из нескольких частей. Первая – общая для всех моделей. Для обеспечения грузоподъёмности в 1 т, а вместимости микроавтобуса в 9 чел., планировалось оснащать автомобили двигателем мощностью 75–90 л.с. Опытные образцы ЗАЗ-2301 повторили печальную участь семейства ЗАЗ-970. Хаос в экономике Украины середины 1990-х гг., кризис машиностроительной отрасли, налоговые проблемы, отсутствие средств на освоение новинки – привели к отрицательному результату. Перспективный проект свернули, а конструкторские разработки прекратили. Вот такая печальная история о запорожских микрогрузовичках, но я уверен, что данная статья будет интересна коллекционерам и любителям истории советского автостроения.

Автор благодарит Ивана Михайловича Черепанова за помощь в написании данной статьи.



Экспериментальный минигрузовик ЗАЗ-2301 «Снага». 1996



Экспериментальный минигрузовик ЗАЗ-2301 «Снага». 1995

ФУРГОНЫ В «ПОГОНАХ»



*Александр ГОВОРУХА,
Фото автора и из архива автора
г. Николаев, Украина*



Модель первенца предприятия КХА-51



Автофургон комбинированный АФК-53



Передвижная автомобильная кухня ПАК-170



Модель втомобил-я-фургона хлебного обогреваемого АВХО-131

Эти автомобили известны многим, иногда они появляются на городских улицах и выделяются в общем потоке лишь «военной формой». Если присмотреться к ним внимательнее, то можно увидеть, что за тёмно-зелёной краской прячутся «хлебовозки», «продуктовки» и другие. Но наибольшее распространение эти фургоны получили в армии. Ни одно подразделение не обходится без обычных на первый взгляд автомобилей. Те из вас, кто служил в вооружённых силах, знакомы с этими машинами не понаслышке и могут долго рассказывать о том, какая техника нужнее на службе. За всеми этими фургонами стоит лишь одно предприятие, выпускавшее автомобили для продовольственной службы для Вооружённых Сил Советского Союза и других государств.

Государственное предприятие «111 военный завод» было образовано в 1941 г. в г. Новосибирске. Свой путь завод начал в грозные военные годы как мастерская по ремонту обоза, мехагрегатов и конской упряжи. В то время на заводе работало всего несколько десятков человек. Особой популярностью на фронте пользовалась походная пехотно-артиллерийская кухня упрощённая УПК-42 выпускавшаяся с 1942 г. Она представляла собой овальный котел для пехотно-артиллерийской кухни, установленный на жёсткий ход. Одна такая походная кухня обеспечивала обедом 175 чел. Вес установки в походном состоянии вместе с повозочным составлял 815 кг. Мастерская с перемещением фронта на Запад передислоцировалась сначала в Омск, затем в Тамбов, а потом и в Воронеж. Среди продукции предприятия, выпускаемой в военное время, можно выделить очажную походную кухню ОПК-150 устанавливаемую на конной повозке.

Наконец, в феврале 1948 г. «421 окружная мастерская» передислоцировалась на территорию бывших минских складов в Володарском районе города Брянска. На этой территории впоследствии и вырос «111 военный завод». Предприятие становится основой военно-производственной базы, где ремонтировалась, а в дальнейшем было освоено и само производство техники продовольственной службы. В 1950-х гг. завод становится основным поставщиком в стране техники для продовольственной службы Армии и Флота – средств приготовления пищи, полевых средств хлебопечения, транспорта, подвоза продовольствия. Первым автомобилем, разработанным и выпущенным на предприятии, стал фургон для перевозки хлеба КХА-51. Он устанавливался на шасси грузовика ГАЗ-51, а позднее ГАЗ-51А не один десяток лет. Вскоре на предприятии был налажен выпуск комбинированного фургона КК-51 на том же шасси. Этот автомобиль мог перевозить не только хлеб, но и другие продукты в специально предусмотренном для этого отсеке, расположенном в корме кузова. Доступ в этот отсек осуществляется через отдельную дверь на задней стенке фургона. Кузова этих автомобилей имели примитивную, но очень надёжную конструкцию.

В начале 1960-х гг. конструкторским коллективом предприятия был разработан и изготовлен новый образец продукции для военных – передвижная автомобильная кухня ПАК-170, которая монтировалась на шасси автомобиля высокой проходимости ЗИЛ-157К. Внутри кузова разместились все необходимое оборудование для приготовления пищи в полевых условиях. Её производительность достаточна для того, чтобы одновременно накормить 150 чел.

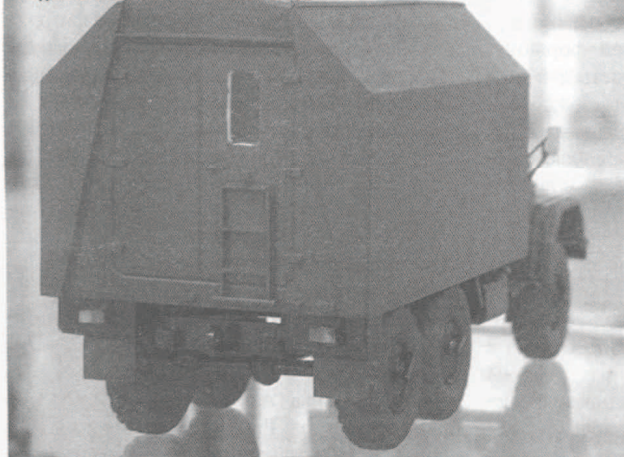
Выпуск фургонов на новых шасси (ГАЗ-53) начался в 1973 г., когда появилась фургон для мастерской по ремонту холодильного и технологического оборудования МРХТО-53. На заводе внутреннее оборудование мастерской не устанавливали, что позволяло использовать автомобиль-фургон не только по прямому назначению, но и для перевозки различных грузов. Кузов комплектовался автономной отопительной установкой, питающейся от аккумуляторной батареи автомобиля. Грузоподъёмность фургона составляла 3200 кг. Материалы, применённые для изготовления кузова, позволяли работать при температурах от -40 до +50°C. В кузове МРХТО-53 для естественного освещения в дневное время предусматривались окна, как на стенках, так и на покатых элементах крыши. В том же году появляется автомобиль-фургон хлебный обогреваемый АФХО-131 на шасси грузовика ЗИЛ-131.

В следующем, 1974 г. на смену фургонам КК-51 и КХА-51 пришли АФХ-53 (автофургон

Передвижная автомобильная кухня ПАК-200



Модель столовой автомобильной СА-32



Автофургон хлебный АФХ-66



Модель мастерской МХРПО-53

хлебный) и АФК-53 (автофургон комбинированный). Была полностью пересмотрена конструкция кузовов этих автомобилей. Цельнометаллические фургоны получили более продолжительный срок эксплуатации, а конструкция дверей и их уплотнений облегчила погрузочно-разгрузочные работы. Горьковский грузовик послужил базой для создания автофургона изотермического АФИ-53, предназначенного для перевозки и хранения различных грузов, продовольствия и пищевых продуктов, не

требующих особых условий транспортирования и хранения по дорогам общей сети. Хлебные автофургоны строили и на шасси ЗИЛ-130.

Иногда опытные разработки долгое время не передавались в серийное производство. Так случилось и с ПАК-200, созданной на базе автомобиля ЗИЛ-131 ещё в 1971 г. В воинские части она стал поступать лишь в середине 1970-х гг. Новая передвижная автомобильная кухня предназначалась для приготовления горячей пищи из двух блюд и кипятка в полевых условиях личному составу подразделений численностью до 200 чел. Внутри кузова монтировался тепловой блок для обработки продуктов и овощей, приготовления кипятка, мясных и рыбных блюд. Тепловой блок является главным узлом кухни и представляет собой тепловой аппарат с тремя котлами и жарочным шкафом. В кузове также имеются топливная и водяная система, электрооборудование. Ёмкость воды в баке – 450 л. ПАК-200 в первую очередь поступал на вооружение в подразделения находящиеся в отдалённых труднодоступных районах страны, пограничникам и в войска, дислоцируемые за границей.

Для принятия пищи в походных условиях на заводе разработали столовую автомобильную СА-32, которую монтировали на шасси ЗИЛ-131. Кузов столовой раздвижной конструкции. Её площадь в развёрнутом состоянии составляет 21 м². Столовая рассчитана на 32 посадочных места. На развёртывание столовой личным составом из 5 чел. необходимо 25 мин. Необходимо отметить, что при температуре наружного воздуха – 10°С, в столовой поддерживается температура не ниже +20°С.

Производство завода не всегда удовлетворяла военных. Например, эксплуатация комбинированных и хлебных фургонов не позволяла использовать их в местах, где в весеннюю распутицу дороги становились непроходимыми. Поэтому, следуя требованиям заказчика, в 1967–1968 гг. завод по отдельным заказам стал изготавливать эти машины на шасси

ГАЗ-66. Соответственно была доработана конструкция кузова. Позднее ГАЗ-66 послужил основой для создания мастерских МРХПО-66.

Разработка и производство специальной техники на базе одно- и двухосных прицепов также входит в номенклатуру выпускаемой предприятием продукции. Так, в начале 1980-х гг. в серийное производство был запущен блок хлебопекарный прицепной ПХБ-0,4 предназначенный для производства формового пшеничного, ржано-пшеничного и ржаного хлеба в полевых условиях. Он изготавливался на шасси двухосного прицепа. Обслуживающий персонал, состоящий из пекаря и подсобного рабочего, за сутки может выпекать до полтонны хлеба. В прицепе предусмотрено автономное питание электроэнергией и водой. Для обогрева в зимний период имеется установка ОВ-65.

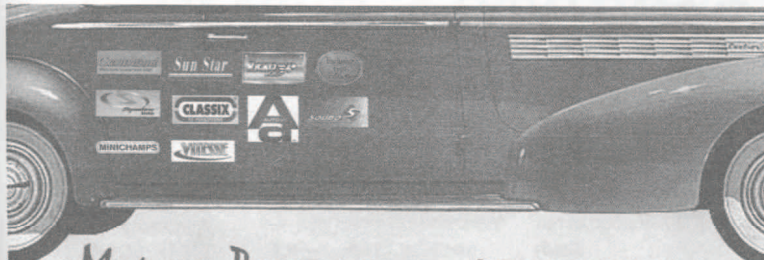
Нужно отметить, что на «111 военном заводе» прислушивались к мнению потребителей. Выпускаемая техника постоянно улучшалась. Очередная модернизация продукции в 1984 г. коснулась и передвижной столовой. Если внешние признаки обновления были практически незаметны, то агрегаты, приборы и оборудование были заменены полностью. В связи с этим машине был присвоен новый индекс ПАК-200М.

Годы перестройки внесли свою лепту в работу предприятия. В 1989 г. был модернизирован автомобиль-фургон хлебный обогреваемый АФХО-131. Автофургон использовался для перевозки хлебобулочных изделий войсковым подразделениям на расстояние до 150 км от места их изготовления с ограничением по температуре окружающего воздуха от –40 до +40°С. Поддержание необходимой температуры (от –6 до +20°С) в отделении для хлеба производилось отопительной системой, установленной в кузове.

Количество произведенных автофургонов и другой техники в то время из года в год резко сокращалось. Так, например, в 1991 г. из ворот предприятия выехало 600 автомобилей ПАК-200М, а в 1997 г. их производство сократилось до 30 машин. Такая же тенденция наблюдалась и по другим видам продукции. Армии требовались реформ, а вместе с ней они требовались и оборонным предприятиям, работающим на её нужды. Назревающий кризис казался, что вот-вот охватит весь завод. Но общими усилиями руководства и работников «111 военный завод» удалось удержать на плаву, выпуская только военную продукцию. Позднее предприятие освоило и выпуск сугубо гражданской техники. Но об этом мы поговорим в следующем раз.



Хлебопекарный прицепной блок ПХБ-0,4



«Мир на Ладони»

коллекционные масштабные модели автомобилей



www.carmodels.ru

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

Ritmonexx.ru

масштабные модели почтой по всему миру



Большой интернет-магазин моделей в 1/43 масштабе!

Доставка почтой по всему миру и курьером по Москве!

www.ritmonexx.ru

ICQ: 171954012
тел.: +7 905 1505303



ЛОКОТРАНС

Издается в России с 1993 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

ПОДПИСКА "ЛОКОТРАНС" 2008

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

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

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

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

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

1984 г. и журналы «За рулем». Недорого. Куплю кузов от модели ЗИЛ-ММЗ-4505. Круглов Антон, 432000, г. Ульяновск, ул. К.Либкнехта, д. 30, кв. 16

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



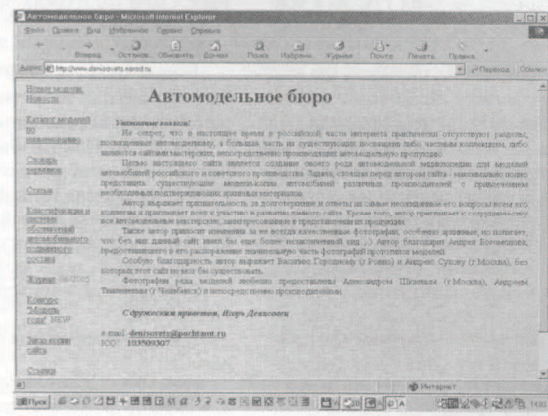
КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

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

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


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



Информация об отечественных моделях, история автотранспорта — www.denisovets.narod.ru

Не секрет, что в настоящее время в русскоязычной части Интернета практически отсутствуют разделы, посвященные автомобильному моделизму, а большая часть существующих сайтов посвящена либо частным коллекциям, либо 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 по прототипу и подтверждением этих данных архивными материалами и фотографиями.



ПАНОГРАФ ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Периодическое издание для тех, кто интересуется трамваями, троллейбусом, автобусом, метро

Формат: А5, 48 иллюстраций, статьи и цветные вставки

Подписной сезон начинается!

НАЧИНАЕТСЯ ПОДПИСКА на первое полугодие 2008 г. (3 номера) — 210 руб. (Белоруссия) — 240 руб., страны СНГ — 330 руб., дальнее зарубежье — 10 евро)

Оплата почтовым переводом на адрес: 300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, д. 25/13, кв. 5. Денисову Денису Николаевичу.

В графе «Сообщения» укажите пожалуйста Ваш заказ!

Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-моделс, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15

- Продаю фото городского транспорта и ж/д на CD. Более 25 дисков по 100-500 фото. Каталог в САК. Денис Денисов. 300012, тула, ул. Н.Рудева, 25/13-5, тел. +79105584086, e-mail: pant@klax.tula.ru
- Продам каталог-справочник НИИАТ

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ

ПРОДАМ

ОБМЕНЯЮ

РАЗНОЕ

Почтовый адрес _____

КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



Дорогие друзья и коллеги!

Сегодня мы публикуем условия участия в конкурсе «Модель года 2007» и критерии оценки моделей.

Участие в голосовании могут принять все коллекционеры («один человек – один голос за одну модель в одной номинации»), при этом каждый может принять участие в голосовании во всех номинациях). К участию в номинации «Лучшая модель ручной работы отечественного изготовителя» принимаются только модели ручной работы, изготовленные «с нуля» в количестве не более 10 экз. К участию в номинации «Лучшая модель-конверсия отечественного изготовителя» принимаются модели, изготовленные, как мастерскими, так и отдельными коллекционерами 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 2007 года» можно до 31 декабря 2007 г.

Результаты конкурса будут опубликованы в журнале «Автомобильный моделизм» № 2/2008.

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.

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 2007 г., которые официально никто не номинировал. Единственное условие для участия – модель впервые должна быть изготовлена в 2007 г.

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

линия отреза

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

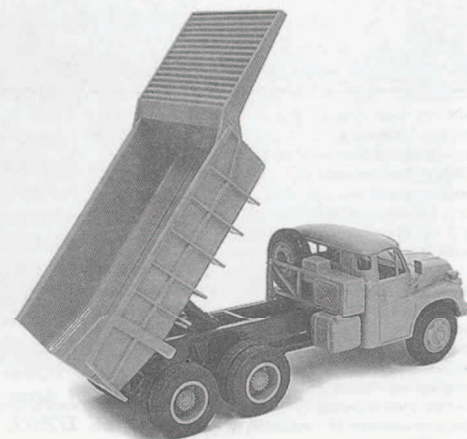
Представляем вашему вниманию модель автомобиля-самосвала Tatra 148, выполненную в минской мастерской RO-models.



WWW.SHOPMODELMAZ.COM



WWW.SHOPMODELMAZ.COM



Критерии оценки (Любой читатель может заполнить анкету и прислать её в редакцию. Все мнения будут учтены):

- Модель
- Изготовитель
- Соответствие прототипу (0–5)
- Соответствие масштабу (0–3)
- Соответствие пропорциям (0–3)
- Соответствие материалу прототипа (0–3)
- Число элементов (0–3)
- Проработка деталей экстерьера (0–3)
- Проработка деталей интерьера (0–3)
- Проработка деталей шасси (0–3)
- поддресоривание колёс (0 или 1)
- Наличие поворачивающихся колёс (0 или 3)
- Материал кузова (металл – 2, смола или пластмасса – 1, др. – 0)
- Наличие вариантов кузова и т.п. (0 или 1)
- Материал фар и сигналов (прозрачность, соответствие цветов) (0–3)
- Наличие детализировки под не открывающимися элементами (0 или 3)
- Наличие детализировки под открывающимися элементами (0 или 2)
- Наличие открывающихся элементов (0–2)
- Наличие двигающихся и съёмных элементов (0–2)
- Наличие специальных эффектов (фары, сигнальные огни, звук) (0–2)
- Материал покрышек (резина – 3, смола – 2, др. – 0)

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

FIAT В ФОТОГРАФИЯХ И МОДЕЛЯХ

FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) — крупнейшая итальянская автомобильная корпорация. Выпускает легковые, спортивные автомобили, грузовики, различную промышленную и сельскохозяйственную технику. Корпорации принадлежат также предприятия по выпуску аэрокосмической продукции. Штаб-квартира находится в Турине.

Компания основана в 1899 г. группой инвесторов, среди которых был Джованни Аньелли (Giovanni Agnelli), и начала сборку автомобилей по лицензии Renault с двигателями De Dion.

Автомобили FIAT, предназначенные для элитных покупателей, завоевали устойчивую популярность не только на итальянском, но и на мировом рынке. В то же самое время FIAT заслужил признание и в автомобильных гонках, где побеждал на равных с Lancia, Storer, Miller и Nazzaro.

В Европе автомобильная компания FIAT громко заявила о себе как об оригинальном производителе моделью Fiat S61 с 10,5-литровым мотором, которая победила на Гран-При Франции в 1911 г.

Вскоре Джованни Аньелли пришёл к выводу о том, что необходимо переходить от кустарного производства к промышленному, и в 1912 г. развернул серийное производство автомобилей под маркой FIAT. Он же одним из первых понял, что каждому автопроизводителю необходим свой стиль, разрабатывать который должен художник-стилист.

Первым плодом этой политики стала модель Fiat Tipo Zero 1912 г. Чтобы придать «лицу» машины индивидуальность, Аньелли обязал своих мастеров разработать шесть разных обликов радиатора. FIAT и Alfa Romeo первыми начали заказывать кузова для своей серийной продукции у таких мастеров, как Локати и Торетта (Locati & Toretta), а затем у Загато и ателье Туринг (Touring).

FIAT очень быстро наладил производство и выпуск своей продукции за рубежом. Примером может послужить завод Poughkeepsie в США, который начал работу в 1909 г.

Данный подход полностью отражал взгляды Джованни Аньелли, планировавшего разработку методов по усилению контроля над системой производства. Результатом стал проект Lingotto, в те дни — самый большой автомобильный комплекс в Европе, начавший выпуск продукции в 1922 г.

Первая мировая война вывела FIAT в лидеры итальянского автомобилестроения. К началу 1920-х гг. FIAT становится крупнейшей компанией Италии. Во многом этому способствовал и умелый администратор компании Витторио Валлетта. Но в 1919—1920 гг. компании и лично Аньелли пришлось пережить ряд мощных забастовок. Производство было фактически прекращено. После прихода к власти Муссолини Аньелли возвращается к руководству. В 1927 г. для управления FIAT создается холдинг IRI в котором по сей день главная роль играет семья Аньелли.

В 1932 г. состоялся дебют модели Balilla.

В 1936 г. появляется Topolino, или Fiat 500 — двухместная машина с двигателем рабочим объемом 569 см³, самый миниатюрный автомобиль в мире, запущенный в массовое производство. Сначала были спроектированы форма и объем кузова, а лишь после этого инженер Dante Giacosa стал обдумывать схему расположения под ним всех узлов и агрегатов шасси с задними ведущими колёсами, сконструировав их в виде короткой и лёгкой рамы с оверштаями в лонжеронах для снижения веса. Необходимая жёсткость приобрета-

лась после прикрепления к раме наклонного кузова.

Во время Второй мировой войны предприятия FIAT были разрушены, а после освобождения Италии национализированы. Впрочем, Витторио Валлетта продолжал фактически руководить компанией.

После войны с конвейера начала сходить масса новых моделей: двухдверный седан Fiat 500, универсалы Fiat 1100B и Fiat 1500D, а годом позже — Fiat 500C, Fiat 1100E и Fiat 1500E.

В начале 1950-х гг. был запущен в производство Fiat 1400, модель с несущим кузовом, который, начиная с 1953 г., был первым итальянским автомобилем, предлагавшимся и в дизельной версии. В том же году выпустили седан Fiat 1100/103 и универсал 1100/103TV.

В начале 1960-х гг. компания опять приватизируется. Во главе концерна становятся внуки Дж. Аньелли-старшего, Умберто и Джованни-младший. Компания выпустила малолитражный автомобиль Fiat 850. В 1966 г. Джованни Аньелли, внук основателя, стал председателем.

В 1966 г. FIAT подписал соглашение с СССР о строительстве Волжского автомобильного завода в г. Ставрополе-на-Волге, переименованном в Тольятти. Производственные мощности ВАЗа составляли 2000 машин в день. Фиатовскую модель выпускают до сих пор. Ведь ВАЗ-2105 и ВАЗ-2106 по техническому содержанию почти близнецы Fiat 124, который был признан автомобилем года в 1967 г.

В 1969 г. в FIAT входит компания «Lancia». В то же самое время, параллельно с появлением различных моделей, начиная с Fiat Dino и заканчивая Fiat 128, Fiat 130, Fiat 127 и Fiat 126, FIAT строил заводы по производству автомобилей в Южной Италии, Польше и Бразилии.

Производство Fiat Ritmo, начатое в 1978 г., вывело компанию на новый уровень развития. Поворотным же моментом в истории автомобильного концерна FIAT стал 1983 г., когда впервые был выпущен знаменитый Fiat Uno.

В 1980 г. в Женеве был представлен компактный автомобиль Fiat Panda. За 20 лет производства компания FIAT предложила 60 его вариантов. Автомобиль был разработан в ателье ItalDesign под руководством маэстро Д. Джуджаро.

Fiat Uno дебютировал в марте 1983 г. в Женеве. Его сняли с конвейера в Италии в мае 1995 г. и передали для производства на польский завод FIAT-Polska (бывший FSM) в г. Бельско-Бяла, в турецкое подразделение TOFAS-FIAT, а также египетский филиал El Nasr. На итальянском конвейере Fiat Uno сменил наследник — Fiat Punto.

Большой переднеприводный Fiat Croma появился в декабре 1985 г. Эта модель была спроектирована на единой, как её тогда называли, «общеевропейской» платформе Tipo 4, на которой базировались Lancia Thema, Saab 9000 и Alfa Romeo 164. Модель Croma продержалась на конвейере до 1996 г.

В 1986 г. Группа FIAT приобретает Alfa Romeo и её отделения, усиливая свои позиции на мировом рынке. Политика компании позволила в скором времени представить на рынке новую модель Alfa 164. В 1997 г. была выпущена Alfa 156, ставшая Автомобилем года.

Пятидверный хэтчбек Fiat Tipo дебютировал в январе 1988 г. Fiat Tempra — в феврале 1990 г., пятидверные универсалы Fiat Tempra Station Wagon и фургон Fiat Marengo — в мае 1990 г. Эти модели

выполнены на единой платформе, однако их дизайн несколько отличен. На той же технологической платформе концерн FIAT выпустил и сходные по размерам, но более дорогие и престижные модели сегментов «С» и «D» — Lancia Delta с Alfa Romeo 33 и Lancia Dedra с Alfa 155.

Внешностью Tipo напоминает увеличенный в масштабе предыдущий бестселлер — Fiat Uno, и все же престижный титул Автомобиля 1989 г. достался именно ему. Однако широкого признания на рынке Tipo так и не получил. В октябре 1995 г. модельный ряд Fiat Tipo и Fiat Tempra заменен на семейства моделей Fiat Bravo/Brava и Fiat Marega.

Дебют Fiat Punto/Sporting состоялся осенью 1993 г. Новое поколение этой модели появилось в июле 1999 г.

В марте—апреле 1998 г. в Турине был представлен Fiat Seicento Как и Panda, эта машина относится к европейскому размерному классу «А». Производится в Польше, реализуется на европейском рынке.

Спортивное купе Fiat Coupe на базе Fiat Bravo — одна из самых дешёвых моделей подобного типа. Fiat Coupe Turbo — наиболее мощная модификация с высокими динамическими характеристиками и макс. скоростью 250 км/ч, конкурент компрессорного Mercedes CLK и Porsche Boxster. Впервые модель была представлена в ноябре 1993 г. Летом 2000 г. на Туринском автосалоне была показана новая комплектация Fiat Coupe 2.0 20V Turbo Plus с 220-сильным мотором и 6-ступенчатой коробкой передач.

Fiat Ulysse — минивэн с поперечным расположением двигателя и передним приводом. Производится совместно Peugeot/Citroen и FIAT/Lancia. Премьера обширного семейства 7—8-местных однообъёмных универсалов повышенной вместимости в рамках совместного проекта U60 компании FIAT и концерна PSA состоялась в январе 1994 г. Производство всех моделей, основанных на общей платформе, ведётся на новом заводе NordSEVEL на севере Франции. В начале 1996 г. на рынке были представлены грузовое и грузопассажирское семейство (U64) мини-фургонов Fiat Scudo/Citroen Jumpy/Peugeot Expert, унифицированных по ходовой части и частично кузовам с минивэнами семейства U60. Платформа U64 заменила короткобазную модель Fiat Talento.

Весной 1995 г. на автошоу в Женеве впервые был представлен Fiat Barchetta, который был признан самым красивым кабриолетом салона. Он изготавливается на базе Fiat Punto и является совместной разработкой компании FIAT и дизайнерского ателье Pininfarina. Летом 2000 г. на Туринском автосалоне была показана «люксовая» комплектация Fiat Barchetta Riviera.

В октябре 2000 г. компания показала грузопассажирскую модель Doblo на автосалоне в Париже. Эта машина предлагается как в пассажирском, так и в грузовом исполнении (Doblo Cargo).

В Италии Fiat Stilo продается с 6 октября 2002 г. Трёхдверный хэтчбек, который пришёл на смену модели Fiat Bravo, адресуется поклонникам активной езды. В свою очередь, пятидверный автомобиль (он сменяет Fiat Brava) — это «семейный» вариант. Fiat Stilo будет выпускаться в течение шести-семи лет. Общий планируемый объём производства — 2,5 млн машин.

Концерн постепенно приобретал обанкротившиеся фирмы и сегодня под «крышей» FIAT собрались Ferrari, Lancia и Alfa Romeo. Принадлежат ему и несколько тракторных заводов.

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



Fiat 1100 special sedan
1961 dark grey Starline
506540



Fiat 1100/103 sedan #2254
Mille Miglia 1955 1a NR Appia
IV model tip18C



Fiat 100HP Corsa 1905
Gordon Bennet



Fiat 1100 special sedan
1961 dark red Starline
506533



Fiat 1100/103 sedan #2254
Mille Miglia 1955 1a NR Appia
KIT IV model tip18C



Fiat 100HP Corsa 1905
Gordon Bennet



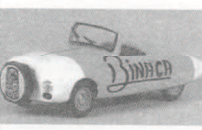
Fiat 1100 special sedan
1961 white Starline 506526



Fiat 1100/103 sedan #2349
Mille Miglia 1953 1a Turismo
Veloce IV model tip18B



Fiat 100HP #5 1905 RIO
r010



Fiat 1100 Tour D'Italie "Bi-
naca" CB Modelli



Fiat 1100/103 sedan #2349
Mille Miglia 1953 1a Turismo
Veloce KIT IV model tip18B



Fiat 10HP 1901



Fiat 1100 van Tour D'Italie
"Guttalin" Pilade



Fiat 1100/103 sedan 1953
blue Edison Giocattoli
800921



Fiat 1100 1954



Fiat 1100/103 familiare 1953
IV model tip20A



Fiat 1100/103 sedan 1954
DeAgostini ser. Carabinieri
12 26/01/06



Fiat 1100 break 1966 blue
cielo Starline 511049
30/10/2007



Fiat 1100/103 familiare 1953
KIT IV model tip20A



Fiat 1100/103 sedan Miglia
1955 1st NR Appia IV model
tip18c



Fiat 1100 break 1966 grey-
blue cenere Starline 511018
30/10/2007



Fiat 1100/103 familiare 1957
IV model tip20B



Fiat 1100/103 sedan Miglia
1955 1st NR Appia KIT IV
model tip18c



Fiat 1100 break 1966 red
scuro Starline 511032
30/10/2007



Fiat 1100/103 familiare 1957
KIT IV model tip20B



Fiat 1100/103 sedan Pub-
licita "Coca Cola" IV model
tip21



Fiat 1100 break 1966 white
avorio Starline 511025
30/10/2007



Fiat 1100/103 sedan



Fiat 1100/103 sedan Pub-
licita "Coca Cola" KIT IV
model tip21



Fiat 1100 special sedan
1957



Fiat 1100/103 sedan #004
Mille Miglia 1953 Ritirata IV
model tip18e



Fiat 1100/103 sedan stra-
dale IV model tip18a



Fiat 1100 special sedan
1961 blue Starline 506519



Fiat 1100/103 sedan #004
Mille Miglia 1953 Ritirata KIT
IV model tip18E



Fiat 1100/103 sedan stra-
dale KIT IV model tip18

НЕПРОСТАЯ СУДЬБА ЗИС-150

ЧАСТЬ II. ДОЛГАЯ РАБОТА НАД ОШИБКАМИ



Михаил СОКОЛОВ (г. Барнаул)

Фото и иллюстрации из архива автора

Постепенное преобразование

...Но судьбе было угодно, чтобы именно ЗИС-150 с угловатой кабиной из дерева, недоработанный и неказистый, получил довольно широкое распространение по стране. В начале 1950-х гг. их можно было встретить практически в любом регионе СССР, от Прибалтики до Тихоокеанского побережья, и от Южного Таджикистана до Крайнего Севера. Эти машины даже приняли участие в строительстве печально-знаменитой северной «мёртвой дороги» (строительство № 503 «Салехард–Игарка»). Задумывавшаяся, как грандиозная сталинская стройка, она уже в 1953 г. была брошена, и более 42 млрд. руб. оказались «зарытыми» в тайге и болотах. Та же участь постигла и около 300 шт. ЗИС-150, чьи ржавые останки с наклонными редукторами и деревянными кабинами ещё долго ржавели в дремучей глуши.

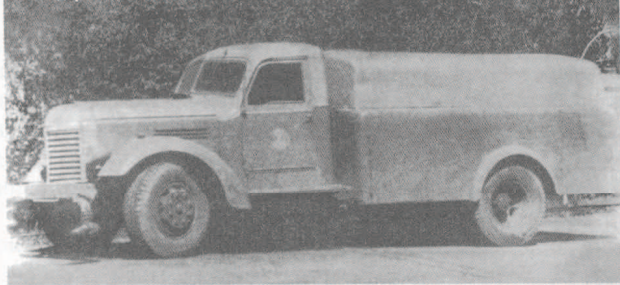
Тем не менее, поступавшие в эксплуатацию ЗИС-150 надо было как-то «доводить до ума» и вводить в работу. ЗИСы старались обустроить, где и как только возможно. На Севере и в Сибири стави-

ли самодельные «печки» и калориферы (от двигателя), за неимением «родных» запчастей (а их требовалось на первых порах ох как много!), шли в ход комплектующие от ЗИС-5 и даже от импортных грузовиков. Капризные и ломкие машины требовали к себе пристального внимания и бережного отношения. Только многими стараниями и трудом водителей и работников автопредприятий первые ЗИС-150 худо-бедно начали свою «трудовую деятельность». И всё равно, век машин из первых партий был очень недолог, а на завод-изготовитель начали валом поступать жалобы и рекламации.

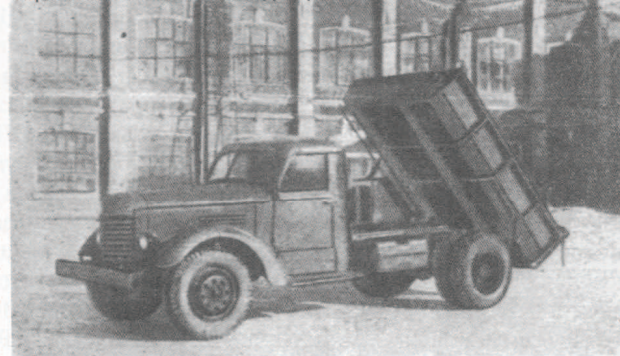
К весне 1949 г. их поток вынудил руководство ЗИСа начать работы по улучшению машины. Лаборатория испытаний грузовиков тогда же прямо с конвейера получила стандартный ЗИС-150 (шасси № 565). Под руководством Г.А. Матерова были организованы настоящие, «от души» прочностные испытания рамы и ходовой части автомобиля на разбитых булыжных шоссе и пересечённой местности. Результаты их подтвердили самые худшие опасения по поводу качества машины, её прочности и эксплуатационных свойств. Стало ясно, что предстоит большая кропотливая работа по подъёму «150-го» на должный технический и потребительский уровень.

Многими последующими улучшениями ЗИС-150 обязан именно Г.А. Матерову, который проводил исследования по прочности, надёжности и по вли-

Московский поливомочный автомобиль ПМ-8 образца 1948 г. на шасси ЗИС-150 с деревянной кабиной



Первый самосвал ЗИС-565 на территории ММЗ. Май 1948 г.

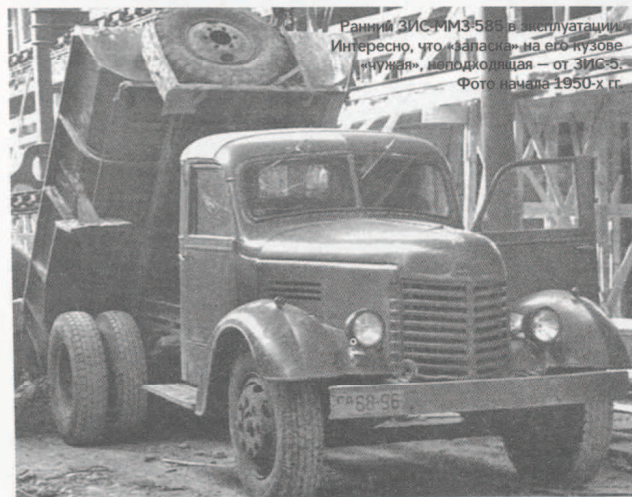


янию на проходимость грузовика ЗИС-150 различных рисунков протектора шин, а с 3 декабря 1950 г. команда экспериментального цеха ЗИСа с ним же во главе стала участвовать в автомобильных кроссах, решая не только спортивные, но и исследовательские задачи.

Интересно, что «устранять недостатки» в конструкции ЗИС-150 раньше всего начали не в Москве, а на «дочерних» автозаводах, и делалось это по инициативе конструкторов всё той же «липгартовской школы» – В.А. Грачёва и А.М. Кригера. Версия ДАЗ-150, созданная в Днепропетровске к 1948 г. была, как уже упоминалось, намного более прогрессивной машиной, чем её московская основа. ДАЗ имел укороченную раму, базу и карданный вал, а так же гидравлические амортизаторы в передней подвеске, введенные на ЗИС-150 только в середине 1957 г. (т.е. практически уже при переходе к ЗИЛ-164). А балка заднего моста ДАЗа изначально была штампованно-сварной (как на ЗИЛ-130!), в отличие от литой из ковкого чугуна на ЗИС-150. И хотя в серийное производство украинский грузовик по независящим от него причинам не пошёл, наработки по нему пригодились затем нашему автопрому не единожды.



Роторный снегоочиститель ЗС-3Л на шасси первых ЗИС-130. Ленинград 1949 г.



Ранний ЗИС-ММЗ-565 в эксплуатации. Интересно, что «молния» на его кузове «нужная», неподходящая — от ЗИС-5. Фото начала 1950-х гг.

Другой рационализаторской базой стал автозавод им. С. Орджоникидзе в Кутаиси, где первые «150-е» были собраны в августе 1951 г. Несколько месяцев спустя там начали производство своей версии 3,5-тонных самосвалов на базе ЗИС-150 – КАЗ-585В (а после модернизации КАЗ-585В). Они отличались от московских (производства ММЗ) не только металлическим самосвальным кузовом строго прямоугольной формы (типа ГАЗ-93), но и значительными конструктивными доработками: в двигателе стали применяться «сухие» гильзы, в передней подвеске – более длинные и мягкие рессоры, в тормозной системе – улучшенная пневматика. К тому же кутаисские машины оснащались буксирным прибором, а самое главное (и это действительно важно!) – они имели двойную карданную передачу с промежуточной опорой, т.е. дефект, который так не хотели признавать в столице, был устранён.

Кроме того, в том же 1951 г. на КАЗе был создан опытный образец КАЗ-150 (под руководством А.М. Кригера), с капотом и оперением в стиле ГАЗ-51, также имевший много новшеств, воплощённых на ЗИСе только через годы.

Справедливости ради надо отметить, что и на московском автозаводе в том же году предприняли первую попытку модернизации автомобиля. Насмотревшись на экземпляр ДАЗа (доставленный к тому времени на ЗИС), в экспериментальном цехе построили опытный образец улучшенного ЗИС-150 с капотом «аллигаторного» типа и оперением, напоминавшим днепропетровское. Однако никакого дальнейшего продолжения эта разработка не получила.

Реальным новшеством на выпускавшихся «150-х» стал новый карбюратор К-80 с падающим потоком смеси, устанавливавшийся с 1951 г. вместо прежнего МКЗ-14 с восходящим потоком. Однако мощность двигателя при этом не «возросла до 95 л.с.», как обычно пишут, а лишь приблизилась к заявленным изначально 90 л.с. В это же время комбинированную угловатую кабину заменили цельнометаллической, хотя и по-прежнему не отапливаемой. Дальнейшие же значительные изменения имели место только в 1954–57 гг. (с приходом на ЗИС

«главным» того же А.М. Кригера) и относятся к завершающему этапу выпуска машины. Бесспорно, что ЗИС-150 (а с 1956 г. – ЗИЛ-150) последних лет отличался от первых машин в лучшую сторону весьма серьёзно, но вот только количество таких улучшенных «150-х» в итоге оказалось на порядок меньшим, нежели численность ранних, вызывавших нарекания.

Ну а коренной модернизацией, повлекшей за собой изменения, как внешности, так и индекса машины, стал этапный переход на ЗИЛ-164. Разумеется, принципиально обновить основу давно и безнадежно устаревшей конструкции не представлялось возможным (это удалось только на ЗИЛ-130), но устранить изъяны «150-го» сумели довольно существенно, превратив грузовик из посредственного в очень даже неплохую по характеристикам машину.

Что касается зарубежных «братьев-близнецов» ЗИС-150, то освоение их производства в Румынии («Steagul Rosu» («Красное Знамя»), и Китае («Jiefang» («Освобождение»), отнюдь не являлось показателем, как это принято считать, высокой оценки машины. Выбор объяснялся просто: никакой другой альтернативы для выпуска на этих автозаводах, особенно китайском – построенном под руководством ЗИСа, не существовало. Советская помощь предполагала выпуск только той продукции, которая была освоена в СССР. К тому же, к выпуску предлагался уже «существенно поправленный» ЗИС-150 образца 1954–1955 гг. Но, даже не смотря на это румынский SR101 и китайский СА-10 у себя на родине стали модернизироваться тоже довольно быстро. В



Автокран АК-32 грузоподъемностью 3 т производства одесского завода им. 9 Января на шасси ЗИС-150 первых выпусков. 1949 г.

Румынии, как внешность, так и двигатель сменили уже в 1961 г, да и в Поднебесной (автозавод № 1 в г. Чанчуне) под несколько «законсервированной» внешностью «начинка» постоянно обновлялась, так что тамошние «Цзефаны» СА-10В, СА-11, СА-15 и появившиеся позже «Донфены» (продукция автозавода № 2 в г. Шияе) – весьма скоро и серьёзно «переросли» уровень отечественного ЗИС-150.

Но вернёмся в СССР на рубеже 1940–1950-х гг. При всех своих существенных «минусах», «150-й» все же являлся ту пору одним из самых основных отечественных грузовиков, и поэтому неудивительно, что на его шасси почти сразу же стали монтировать самую разнообразную спецтехнику. Уже в мае 1948 г. на ММЗ начали производство 3,5-тонных самосвалов ЗИС-585 с «корытообразными» металлическими кузовами, тогда же появились первые автоцистерны для перевозки топлива и молока и поливомо-



Бортовые ЗИС-150 с деревянными кабинами в порту г. Владивостока. 1950 г.



Под влиянием ДАЗа, на ЗИСе предприняли первую попытку модернизации «150-го». Прототип 1951 г. с капотом «аллигаторного» типа и оперением, напоминавшим днепропетровское, на фоне экспериментального цеха ЗИС.



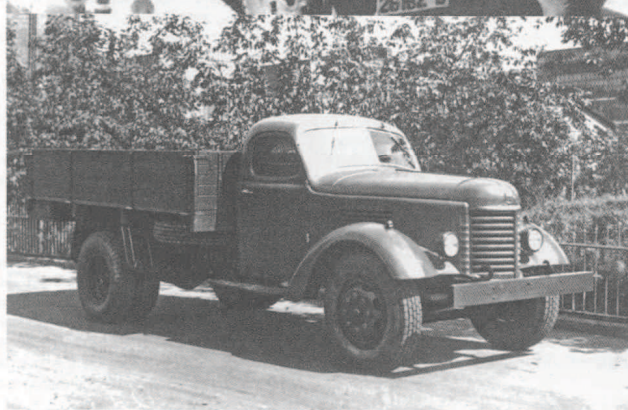
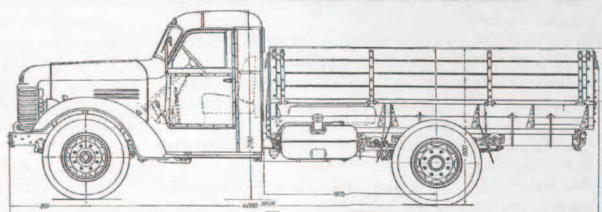
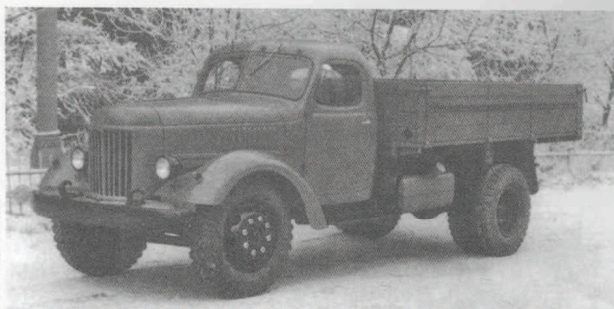
ЗИС-150 с деревянной кабиной на прокладке железной дороги, нач. 1950-х гг.



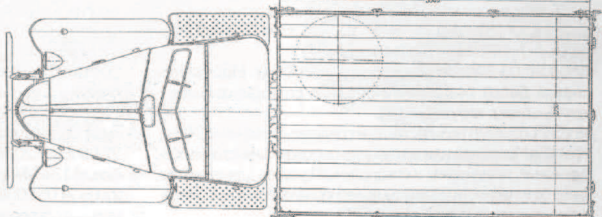
Румынский «150-й» — «Стягул Рошу». Видны небольшие отличия в конструкции дверей, колёсных дисков и в прочих мелких деталях.

Опытный образец модернизированного ЗИЛ-150В с изменённой облицовкой — прообраз ЗИЛ-164. 1956 г.

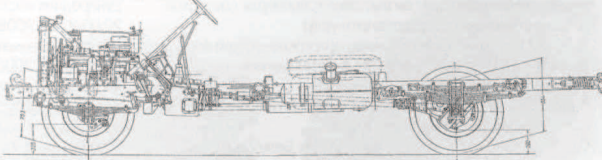
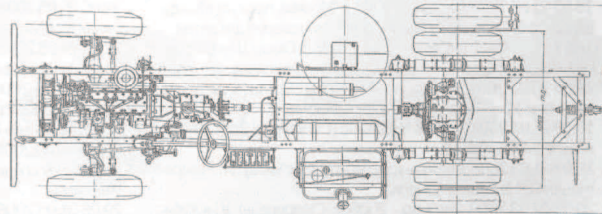
Общие виды серийного автомобиля и шасси образца 1947 г.



Серийный ЗИС-150 (с 1956 г. — ЗИЛ-150) последних лет выпуска получил цельнометаллическую кабину, двойную карданную передачу с промежуточной опорой и много других усовершенствований. Такие экземпляры наиболее известны, а некоторые даже сохранились до наших дней.

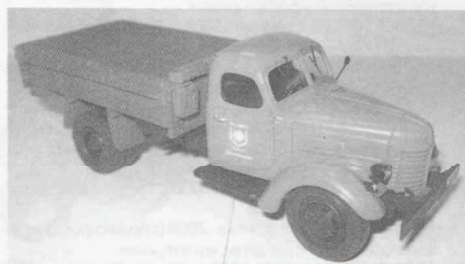


А это восточное продолжение ЗИС-150 — китайский «Цзефан» СА-11В из г. Чанчуня с модернизированным оперением. Начало 1960-х.



чные ПМ-8. В 1949 г. в Одессе и Днепропетровске освоили выпуск автокранов АК-32, а в Ленинграде — роторных снегоочистителей РС-3Л, тогда же появились первые автопоезда, седельные тягачи и лесовозы, разнообразные фургоны (даже — передвижные кино клубы). 1950 г. ознаменовался появлением мусоровоза МС-2 с увеличенной до 4648 мм базой и усиленной рамой, а также 3,5-тонного газобаллонного ЗИС-156. Нельзя не упомянуть и пожарные ПМЗ-9, ПМЗ-9М, ПМЗ-10, ПМЗ-10М и различную противопожарную вспомогательную спецтехнику на шасси ЗИС-150. А уже упоминавшийся автозавод в Кутаиси производил затем модернизированные самосвалы КАЗ-600, цементовозы КАЗ-601 и седельные тягачи КАЗ-120Т с самосвальными полуприцепами КАЗ-716. В прочем, самосвальные прицепы СП-1 и АСП-3 с разгрузкой назад и на три стороны, работавшие в паре с ЗИС-585, делали и в столице силами 5-й автобазы Мосавтотреста № 1. Однако тема модификаций и спецтехники на шасси ЗИС-150 очень обширна и требует отдельного повествования. Как заслуживает отдельного рассказа и переход от ЗИС-150 к ЗИЛ-164, и далее — к ЗИЛ-130.

Подводя черту, стоит напомнить, что за 10 лет выпуска ЗИС-150 было изготовлено 777883 его экз. в разных модификациях. Немало этих машин было отправлено и на экспорт в страны соцлагеря и третьего мира. И хотя история этой модели не обрамлена выдающимися победами и достижениями, всё же это неотъемлемая часть нашего прошлого, вполне достойная памяти и уважения, это тоже наше достояние. Да и сама машина, независимо от её качеств ставшая одной из визитных карточек своего времени, десятилетия трудившаяся не хуже других на благо страны, по-прежнему близка и дорога всем, кто неравнодушен к отечественным автомобилям.



ЗИС-150 (Лаборатория минимodelей)

МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЯ



ЗИС-150 (Сайс)



Топливозаправщик АТЗ-32 на шасси ЗИС-150 (Лаборатория минимodelей)

ВЫСТАВКИ 2008

12.02-14.02.2008 Стройтехмашиндустрия России 2008 (г. Москва, Крокус) Всероссийская специализированная выставка
27.02-29.02.2008 Город - XXI век (г. Рязань) 5-я Специализированная межрегиональная выставка
27.02-01.03.2008 АТИМ-2008 (Автомобильные технологии, автокомпоненты, аксессуары, автосервис, азс и материалы) 5-я международная специализированная выставка в рамках Международного автомеханического салона-2008
27.02-01.03.2008 Autotec 2008 6-я Международная специализированная выставка в рамках Международного автомеханического салона-2007
27.02-01.03.2008 Интеравтомеханика - 2008 (г. Москва) Международная специализированная выставка
27.02-02.03.2008 Планета детства - 2008 (г. Санкт-Петербург) Специализированная выставка образовательных программ, товаров и услуг для детей
28.02-02.03.2008 Сибирь для детей - 2008 (г. Новосибирск) Выставка детских товаров, игр и игрушек
04.03-06.03.2008 Мир семьи - 2008 (г. Иркутск) Универсальная выставка потребительских товаров
11.03-14.03.2008 ROADBUILD - 2008 (г. Москва) Международная выставка дорожного строительства и инфраструктуры
12.03-15.03.2008 Дороги Дона - ДорТехСтрой - 2008 (г. Ростов-на-Дону) 4-я Отраслевая выставка
17.03-20.03.2008 Игрушки и игры - 2008 (г. Москва, Гостиный Двор) 14-я Международная специализированная выставка игрушек и игр
18.03-21.03.2008 Безопасность и средства спасения - 2008 (г. Уфа) 15-я Межрегиональная специализированная выставка оборудования, технических и специальных средств для служб охраны, безопасности и защиты правопорядка, пожарной и аварийно-спасательной службы и таможи
18.03-21.03.2008 Игрушка - 2008 (г. Москва, Крокус) Международная специализированная выставка товаров для детей
18.03-21.03.2008 Сибпромтранс - 2008 (г. Омск) 10-я Специализированная выставка промышленного транспорта
18.03-20.03.2008 Перевозки - Логистика - Склад 2008 (г. Екатеринбург) 9-я Специализированная выставка
19.03-21.03.2008 АгроСезон - 2008 (г. Воронеж) 2-я Агропромышленная выставка
19.03-21.03.2008 Автотрансэкспо - 2008 (г. Чита) 6-я Межрегиональная выставка-ярмарка
20.03-22.03.2008 Автомир - 2008 (г. Ставрополь) 10-я Юбилейная специализированная выставка транспорта, спецтехники, сопутствующего оборудования и услуг
25.03-27.03.2008 Спецтехника. Дорожно-строительная техника - 2008 (г. Екатеринбург) 3-я Межрегиональная выставка-конференция
25.03-28.03.2008 Продовольствие - 2008 (г. Красноярск) 16-я Выставка-ярмарка продуктов питания
27.03-29.03.2008 АвтоMotoLloy - 2008 (г. Белгород) 6-я Специализированная выставка
28.03-30.03.2008 MotoExpoShow - 2008 (г. Санкт-Петербург) 5-я Специализированная выставка мотоциклов, экипировки и аксессуаров
02.04-06.04.2008 Мир Автомобиля - 2008 (г. Санкт-Петербург) 17-я Международная выставка
02.04-04.04.2008 Урбакон: АвтоДорСтройТех - 2008 (г. Волгоград) Выставка дорожно-строительной, землеройной техники, технологий, оборудования для строительства и ремонта дорог и сооружений. Дорожно-мостовое хозяйство. Безопасность дорожного движения
02.04-04.04.2008 Транспортный узел - Волгоград. Порт. Вокзал. Аэропорт - 2008 (г. Волгоград) Выставка-конференция
04.04-05.04.2008 Планета детства - 2008 (г. Екатеринбург) Специализированная выставка
09.04-10.04.2008 Промышленность. Наука. Инновации. Инвестиции - 2008 (г. Киров) 4-я Межрегиональная специализированная выставка-конференция
09.04-11.04.2008 Логистика. Склад - 2008 (г. Екатеринбург) 4-я Специализированная выставка
11.04-14.04.2008 Выставка Элитные автомобили и мотоциклы 2008 (г. Москва, Экспоцентр)
15.04-18.04.2008 Транспорт и дороги Сибири. Сибавтосалон - 2008 (г. Иркутск) 14-я Специализированная выставка транспорта, техники, оборудования и материалов, дорожного строительства, ремонта и эксплуатации дорог
15.04-19.04.2008 Автоспецтехника - 2008 (г. Санкт-Петербург) Специализированная международная выставка
16.04-18.04.2008 Горное оборудование, добыча и обогащение руд и минералов / MiningWorld Russia - 2008 (г. Москва) 12-я Международная специализированная выставка и конференция
18.04-20.04.2008 XI Олด์таймер галерея Ильи Сорокина (г. Москва, Крокус) Выставка технического антиквариата
22.04-26.04.2008 Коммерческий Автотранспорт/КОМТРАНС - 2008 (г. Москва) 9-я Международная специализированная выставка
22.04-25.04.2008 Свет России - 2008 (г. Москва) Специализированная выставка
22.04-25.04.2008 TransRussia - 2008 (г. Москва) 13-я Мос-

ковская международная выставка по транспорту и логистике «ТрансРоссия»
23.04-25.04.2008 КранЭкспо - 2008 (г. Москва) 3-я Объединенная специализированная выставка подъемно-транспортного оборудования
24.04-27.04.2008 Салон полноприводных автомобилей 2008 (г. Москва, Крокус) 5-я Московская Международная выставка
06.05-08.05.2008 Авто-Экспо 2008 (г. Барнаул) 7-я Межрегиональная специализированная выставка
06.05-08.05.2008 Детский мир - 2008 (г. Волгоград) 2-я Межрегиональная специализированная выставка товаров и услуг для детей и родителей
13.05-16.05.2008 АвтоСалон. АвтоТехСервис. УралТранс - 2008 (г. Уфа) 14-я Международная специализированная выставка
13.05-16.05.2008 Город, ЖКХ и экология - 2008 (г. Красноярск) Специализированная выставка городской инфраструктуры, технологий, машин и оборудования коммунального хозяйства
13.05-16.05.2008 Транспорт. Дорожная техника. Автосалон - 2008 (г. Новокузнецк) 16-я Специализированная выставка с международным участием
16.05-18.05.2008 Автотехсервис - 2008 (г. Волгоград) 8-я Всероссийская специализированная выставка
16.05-18.05.2008 Ярославский автосалон - 2008 (г. Ярославль) 3-я Межрегиональная выставка-шоу
20.05-22.05.2008 Автомастерская Урала - 2008 (г. Екатеринбург) 7-я Специализированная выставка-ярмарка
20.05-23.05.2008 Дороги. Мосты - 2008 (г. Омск) 5-я Специализированная выставка
22.05-25.05.2008 Авто - 2008. Бензоколонка. Грузовик (г. Челябинск) 13-я Международная специализированная выставка
22.05-24.05.2008 Автостарт - 2008 (г. Воронеж) 6-я Межрегиональная специализированная выставка
22.05-25.05.2008 Автомир. Саратов - 2008 (г. Саратов) 9-я Специализированная международная выставка
22.05-24.05.2008 Мир детства - 2008 (г. Казань) Специализированная выставка-ярмарка
27.05-29.05.2008 Индустрия холода: техника, технологии, транспорт, замороженные продукты (г. Москва, Крокус) 6-я Международная выставка
28.05-30.05.2008 Агропром - 2008 (г. Воронеж) 13-я Межрегиональная специализированная выставка с международным участием
29.05-31.05.2008 Автоэкспо - 2008 (г. Калининград) 12-я Международная выставка
29.05-31.05.2008 АвтоЭкспо - 2008 (г. Петрозаводск) 7-я Специализированная выставка
30.05-01.06.2008 АвтоНовЭкспо - 2008 (г. Великий Новгород) 5-я Специализированная выставка
30.05-01.06.2008 Elite Life - 2008 (г. Москва) Международная выставка роскоши - всё для элитной жизни, спорта и отдыха
30.05-01.06.2008 Мир детства - 2008 (г. Киров) 4-я Специализированная выставка
03.06-06.06.2008 Авто + мастер - 2008 (г. Екатеринбург) 7-я Межрегиональная специализированная выставка-ярмарка
03.06-06.06.2008 Коммерческое авто. Спецтехника. Веломото - 2008 (г. Екатеринбург) 1-я Специализированная выставка
03.06-05.06.2008 Автосалон. Авто-Кама - 2008 (г. Набережные Челны) 7-я Международная выставка
03.06-05.06.2008 Автокомпоненты - 2008 (г. Набережные Челны) 7-я Международная выставка
04.06-07.06.2008 Авто и сервис - 2008 (г. Красноярск) Специализированная выставка транспорта и автосервиса
05.06-07.06.2008 АвтоКиров - 2008 (г. Киров) 9-я Специализированная выставка
06.06-08.06.2008 Автосалон - 2008 (г. Ульяновск) 4-я Специализированная выставка
17.06-20.06.2008 Казанский Автосалон «Автомобиль в сердце России» - 2008 (г. Казань) 13-я Международная специализированная выставка
17.06-21.06.2008 Строительная техника и технологии - 2008 (г. Москва, Крокус) 9-я Международная специализированная выставка
19.06-20.06.2008 Логистика. Склад. Транспорт. Оборудование. Тара. Упаковка - 2008 (г. Киров) 3-я Межрегиональная специализированная выставка-конференция
20.06-23.06.2008 ИН-Авто - 2008 (г. Ижевск) 9-я Международная специализированная выставка
25.06-27.06.2008 Транспорт - 2008 (г. Владивосток) 15-я Специализированная выставка-ярмарка
02.07-04.07.2008 Автомир - 2008 (г. Саранск) 2-я Автомобильная специализированная выставка
02.07-04.07.2008 Дорожно-строительная техника и технология - 2008 (г. Пермь) 3-я Межрегиональная выставка-демонстрация оборудования, технологий и материалов для дорожно-строительных и коммунальных работ
23.07-25.07.2008 Мир детства - 2008 (г. Пенза) 2-я Межрегиональная выставка-ярмарка
19.08-22.08.2008 Мир детства - 2008 (г. Красноярск) Выставка-ярмарка товаров для детей, игр и игрушек
20.08-24.08.2008 МВСВ-2008 (г. Москва, Экспоцентр) 3-й Международный салон вооружения и военной техники

20.08-22.08.2008 Мир детства. Школа - 2008 (г. Белгород) 11-я Межрегиональная выставка-ярмарка товаров для детей и подростков
27.08-07.09.2008 Московский Международный Автомобильный салон - 2008 (г. Москва, Крокус) 2-й Международный автомобильный салон
27.08-31.08.2008 Интеравто - 2008 (г. Москва, Крокус) 4-я Международная автомобильная выставка
28.08-01.09.2008 Мотор-Шоу/MIMS 2008 (г. Москва, Крокус) 12-я Московская международная автомобильная выставка
03.09-05.09.2008 АвтоМир - 2008 (г. Пенза) 8-я Межрегиональная выставка-ярмарка
09.09-12.09.2008 Автопром. Автокомпоненты - 2008 (г. Тольятти) 2-я Межрегиональная выставка
09.09-12.09.2008 Международный Автотранспортный Форум - 2008 (г. Москва, Крокус) 4-й Международный форум
09.09-11.09.2008 Транспорт большого города. Логистика - 2008 (г. Челябинск) 11-я Специализированная выставка
09.09-12.09.2008 Автотранссервис - 2008 (г. Омск) 9-я Специализированная выставка с международным участием
11.09-14.09.2008 Мир детства - 2008 (г. Хабаровск) 2-я Универсальная выставка товаров, услуг, образовательных и культурно-развлекательных программ для детей и юношества
09.09-12.09.2008 ПромТрансэкспо - 2008 (г. Омск) 6-я Межотраслевая выставка
16.09-19.09.2008 Урбакон. Грузоподъемные машины и оборудование. АвтоДорСтройТех - 2008 (г. Волгоград) Выставка подъемно-транспортных машин, оборудования, приспособлений, лифтового оборудования, дорожно-строительной, землеройной техники, технологий и оборудования для строительства и ремонта дорог и сооружений. Дорожно-мостовое хозяйство
16.09-19.09.2008 Автомир - 2008 (г. Уфа) 10-я Специализированная выставка
17.09-20.09.2008 КомАвтоТранс - 2008 (г. Самара) 2-я Межрегиональная выставка
17.09-20.09.2008 Спецтехника - 2008 (г. Самара) Специализированная выставка
17.09-19.09.2008 Транспорт и дорожное хозяйство - 2008 (г. Томск) 8-я Межрегиональная специализированная выставка-ярмарка
18.09-20.09.2008 АвтоLife - 2008 (г. Челябинск) Выставка автолюбителя
23.09-26.09.2008 Игры. Игрушки. Хобби - 2008 (г. Екатеринбург) 8-я Межрегиональная специализированная выставка
23.09-25.09.2008 LUXURY Leisure - 2008 (г. Москва) 3-я Международная выставка эксклюзивного туризма
24.09-27.09.2008 Автовывастика - 2008 (г. Волгоград) 10-я Специализированная выставка автомобилей, оборудования для автосервиса
25.09-28.09.2008 Транспорт ДВ региона - 2008. Техника, сервис, перевозки (г. Хабаровск) 13-я Специализированная выставка
30.09-02.10.2008 Логистика. Транспорт. Таможня. Склад - 2008 (г. Екатеринбург) 3-я Международная выставка-конференция
30.09-03.10.2008 Сибстройэкспо - 2008 (г. Новосибирск) 10-я Международная специализированная выставка технологий, машин и материалов
02.10-04.10.2008 Черноморский автосалон - 2008 (г. Сочи) 10-я Специализированная выставка продукции автомобильной промышленности
09.10-12.10.2008 MOBI - 2008 (г. Краснодар) 13-й Автомобильный форум. Специализированная выставка автомобилей, оборудования для ремонта и технического обслуживания автотранспорта, автохимии и автокосметики
22.10-26.10.2008 Авто + Автомеханика Санкт-Петербург - 2008 (г. Санкт-Петербург) Международная выставка автотранспортных средств, автомастерских, станций техобслуживания, запчастей и аксессуаров
22.10-24.10.2008 ДорТрансЭкспо - 2008 (г. Казань) 8-я Специализированная выставка
23.10-26.10.2008 Детский салон - 2008 (г. Ростов-на-Дону) Специализированная выставка
23.10-25.10.2008 Транспорт. Логистика. Связь - 2008 (г. Астрахань) 8-я Специализированная выставка
24 октября — 27 октября XII Олด์таймер галерея Ильи Сорокина (г. Москва, Крокус) Выставка технического антиквариата
28.10-30.10.2008 Автокомплекс - 2008 (г. Москва) 15-я Московская международная выставка
28.10-31.10.2008 Мир детства - 2008 (г. Москва, Экспоцентр) 14-я Международная выставка. Товары и услуги для детей и подростков. Новые программы обучения и развития
29.10-31.10.2008 Автомир - 2008 (г. Владивосток) Межрегиональная специализированная выставка-ярмарка
30.10-02.11.2008 АвтоМАГ - 2008 (г. Магнитогорск) 8-я Межрегиональная выставка
26.11-28.11.2008 ТрансЭкспоОг - 2008 (г. Ростов-на-Дону) Транспортный форум Юга России
03.12-05.12.2008 Безопасность. Средства спасения - 2008 (г. Воронеж) 12-я Межрегиональная специализированная выставка
09.12-12.12.2008 Мотор-Шоу - 2008 (г. Екатеринбург) Международная специализированная выставка

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ГАЗ-М20 «Милиция» (VMM Co., Ltd)



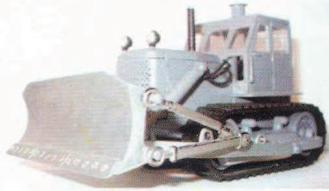
ГАЗ-69 (IST-models)



БелАЗ-7823 (Минск)



КамАЗ-4410 конвeрия (AB-models)



ЧТЗ Т100 (Круглов)



Москвич-2140SL «Милиция» (Kherson-models)



ЗИЛ-4906 (Сиротко)



Шасси МАЗ-500АШ (AB-models)



Самосвал УАЗ-457 (Vector p2-17)



Москвич-2140SL (Kherson-models)



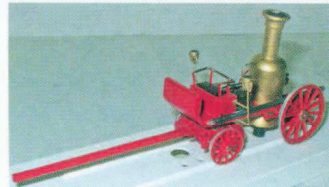
ЗИЛ-4906 со спускаемым аппаратом (Сиротко)



Шасси МАЗ-500Ш (AB-models)



МАЗ-2000 «Перестройка» (a-masters)



Насос пожарный (ЛОМО-АВМ)



ГАЗ-АААА (Уральский Сокол)



Шасси МАЗ-508в (AB-models)



МАЗ-5433 спортивный (a-masters)



Фургон для перевозки мясных туш на базе ЗИС-12 1935 (ЛОМО-АВМ)



ГАЗ-21 «Волга» такси ГДР 1965 (VMM Co, Ltd)



МАЗ-500 КУНГ (ALF)



МАЗ-5433 спорт (a-masters)



БелАЗ-75131 (Минск)



Снегоболотоход ЗИЛ-3167



Пожарный KS25 на базе Mercedes L4500F (ALF)



МЗКТ-74135 (a-masters)



БелАЗ-7540 (Минск)



ЗИЛ-4331 аварийный



Mercedes L4500S (ALF)



МЗКТ-790986 (a-masters)



БелАЗ-7822 (Минск)



Гусеничный трактор ДТ-75Н



Mercedes L911 санитарный (ALF)



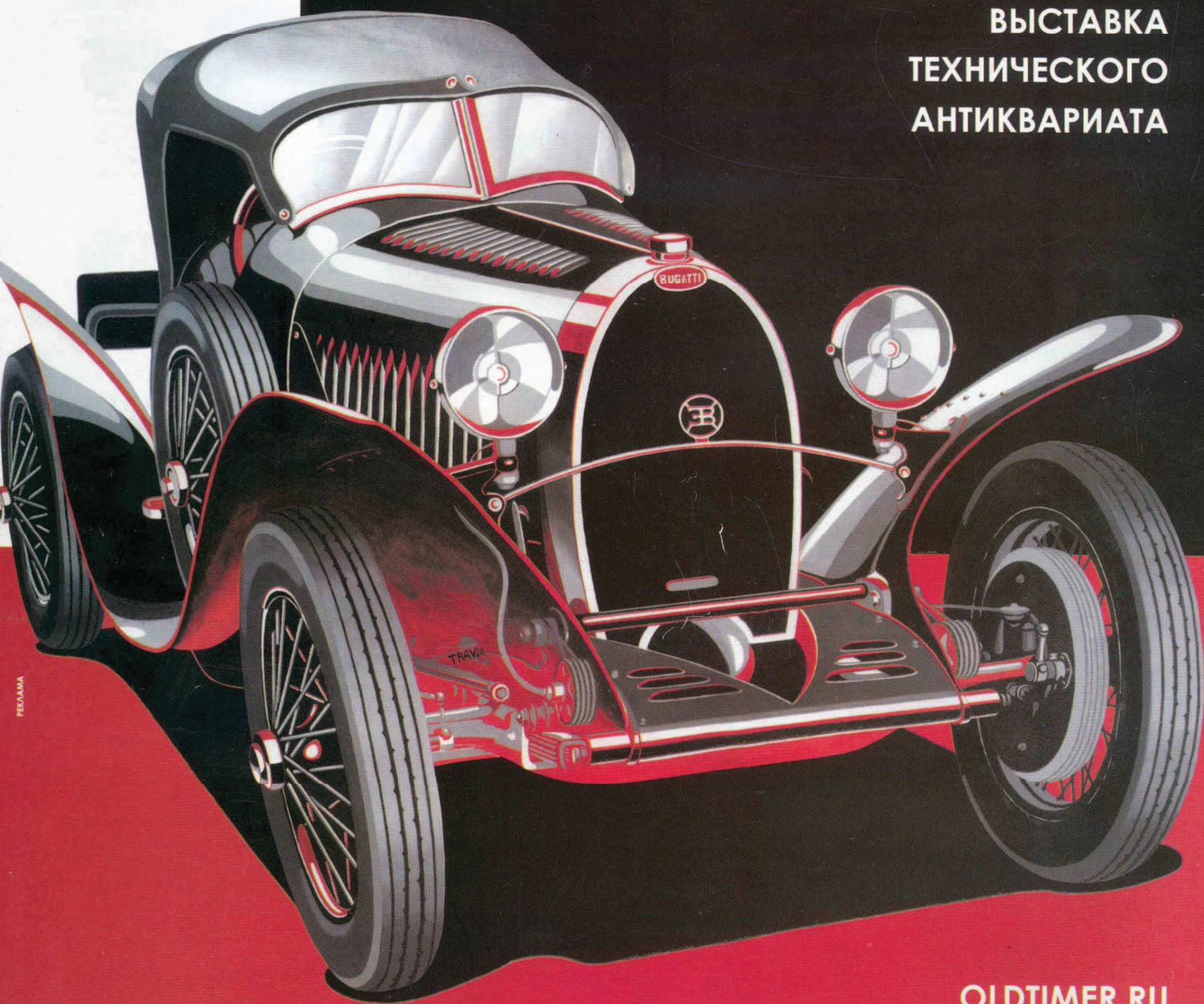
Magirus M170S10H (Vector v7-93)

МОСКВА
КРОКУС ЭКСПО
18-20 АПРЕЛЯ

XI

ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ ИЛЬИ СОРОКИНА

ВЫСТАВКА
ТЕХНИЧЕСКОГО
АНТИКВАРИАТА



OLDTIMER.RU

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



BOSCH

Разработано для жизни

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР



ОРГАНИЗАТОР

+7 (495) 105-69-84
+7 (495) 612-31-59
+7 (495) 104-47-77
gallery@oldtimer.ru