

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

# Автомобильный 2/2006 МОДЕЛИЗМ

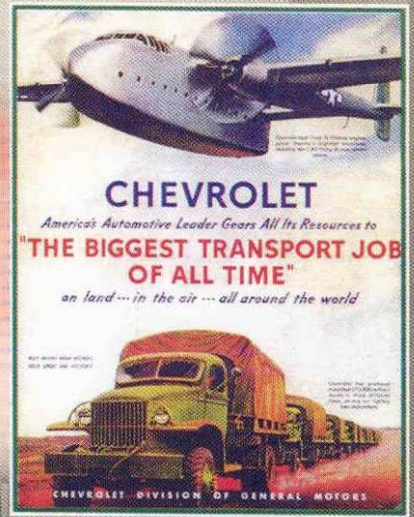
ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



Музей Политехнический музей

## МОДЕЛИЗМ НА ЛАДОНИ

ПОЖАРНАЯ ТЕХНИКА НА ШАССИ ГАЗ-53  
РЯДОВОЙ ПЕРВОГО ПРИЗЫВА —  
CHEVROLET G7107  
ВЫСТАВКИ В ПОЛИТЕХНИЧЕСКОМ  
«ПРОГРЕСС» ДОВЕЛИ ДО РЕГРЕССА  
НОВИНКИ ОТ SCHUCO  
КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



www  
AUTOMODEL  
RU

# КОНКУРС «МАСШТАБНАЯ МОДЕЛЬ ГОДА»



По итогам 2005 г. лучшими моделями признаны по категориям:  
«Модель года» – грузовая платформа Лесснерь 1907 г. от «Credo»



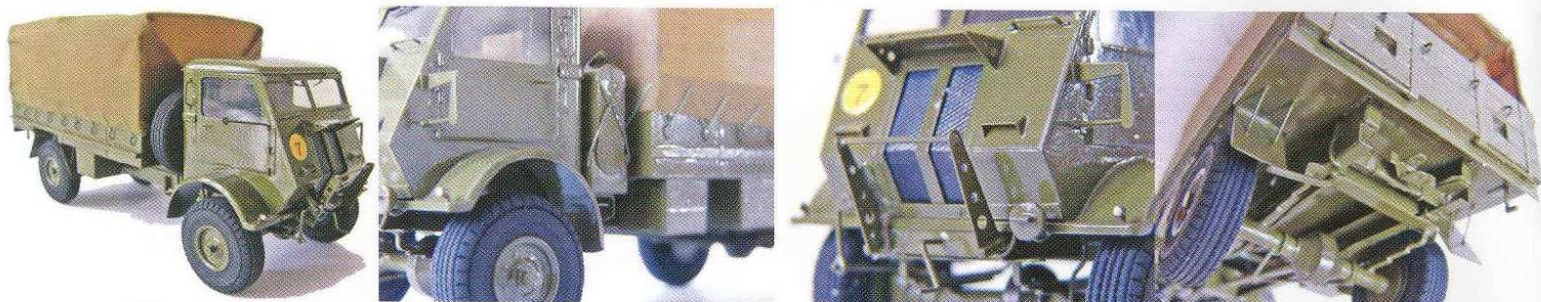
«Лучшая отечественная модель года» – АГВТ-100(157) от Лаборатории минимodelей



«Лучшая зарубежная модель года» – серия моделей ГАЗ-21 «Волга» от IXO-models



«Лучшая эксклюзивная модель года (модель ручной работы)» – Ford WOT8 от Губских



«Лучшая модель-конверсия года» – 17-тонный автокран «Ивановец» на шасси Урал-4320 и КамАЗ-4310  
«Миниград»



«Лучший отечественный производитель моделей года» – «Уральский Сокол»



Разница между взрослыми и детьми  
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

# Автомобильный 2/2006 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор  
**Александр Шкаев**  
e-mail: shkaev2004@mtu-net.ru  
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)  
**Люциус Суславичюс** (Вильнюс)  
e-mail: liucijus@regitra.lt  
**Коллективный консультант:**



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

Набор и вёрстка  
**Любовь Полетаева**  
Фото  
**Юрий Мильман**

Издатель  
**ООО «Благовест-В»**

**Михаил Гамаюнов**

Адрес для переписки:  
129347, Москва,  
ул. Проходчиков, 4, оф. 131  
**Шкаеву Александру Вадимовичу**  
Тел. для справок (495) 188-19-83  
<http://www.RussianScaleModels.com>

Журнал зарегистрирован в Государственном  
Комитете РФ по печати  
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.

Редакция не несёт ответственности за содержание  
рекламных материалов. Мнение редакции не всегда со-  
впадает с мнением авторов статей. Ответственность  
за достоверность информации лежит на авторах  
статей.  
Данное издание не может быть воспроизведено полно-  
стью или частично без письменного разрешения изда-  
теля. При цитировании ссылка обязательна.

© Автомобильный моделизм, 2(44)

Editorial office:  
Moscow, 107120, Russia  
Prokhodchikov Str., 4, of. 131  
Phone: (095) 188-19-83

All rights reserved. This publication may not be reproduced  
in part or in whole without prior written permission of the  
publishers.

© Model Cars. Russia, 2006

## СОДЕРЖАНИЕ

Пожарная техника на шасси ГАЗ-53, 2  
**А. Говоруха**  
«Чаштушка» о «Шишиге», 4  
**А. Колеватов**  
Русский след в мировой автоистории, 9  
**С. Кирилец**  
Ряловой первого призыва – Chevrolet  
G7107, 10  
**Л. Суславичюс**  
Автомобили 1976 года – SIMCA 1307/1308,  
BMW 316/320 и Renault 30TS, 13  
**А. Бармасов**  
Рассказики, 16  
**Д. Григорьев**  
Политехнический музей, вкладка  
Некоторые вопросы коллекционирования  
масштабных моделей, 17  
**Д. Лисин, А. Шкаев**  
«Прогресс» довели до регресса..., 20  
**Д. Дементьев**  
Новинки 2006 г. от «Schuco», 24  
Наша почта, 26  
Справочная информация, 27  
Моделистам на заметку, 30  
Зарубежные новинки, вкладка  
Отечественные новинки, вкладка



*Ушёл из жизни Михаил Викто-  
рович Гамаюнов, наш издатель, че-  
ловек, без которого издание нашего  
журнала было бы не возможно. Па-  
мять о Михаиле Викторовиче навсе-  
гда останется с нами.*

## ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на II полугодие 2006 года  
осуществляется *только через редакцию журнала* перечислением почтового перевода в **345**  
руб. (за полугодие для России) и указанием в поле «Для письма»: «Подписка на II полугодие»  
и своего почтового адреса. Отправка журнала – заказной бандеролью.

### ПРЕДЫДУЩИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛОВ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ ТОЛЬКО ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМУ СОГЛАСОВАНИЮ С РЕДАКЦИЕЙ

Реквизиты для почтового перевода:

129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу  
Для справки: стоимость одного номера за 2000–2001 гг. – **105** руб., за 2002–2005 гг. – **115**  
руб. с пересылкой по России). После согласования заказа и перевода денег необходимо  
сообщить в поле «Для письма» нужные номера, их количество и свой почтовый адрес, или  
послать эту информацию на электронный адрес.

Subscription for EU:

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

В розницу старые и новые номера журнала можно приобрести:

**Москва:** **Магазин-салон** – ул. Останкинская, 55, 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)  
**Казань:** магазин «**Сундучок**» – ул. Чистопольская, д. 3, тел. 43-99-94  
**Саратов:** магазин «**Автомобиль на ладони**» – ул. Московская, д. 100  
**УКРАИНА:** г. Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифорову В. (тел. 12-08-96),  
г. Полтава, тел. 2-46-59, Лагтев Олег

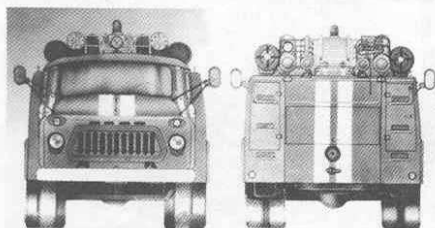
# ПОЖАРНАЯ ТЕХНИКА НА ШАССИ ГАЗ-53



**Александр ГОВОРУХА**  
г. Николаев (Украина)  
Фото из архива автора



АЦ-30(53)-106



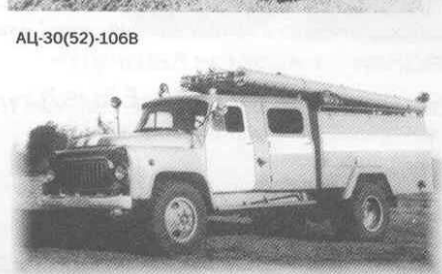
АЦ-30(53)-106



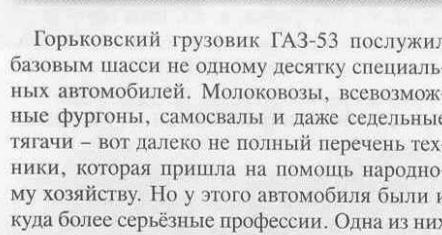
АЦ-30(53)-125



АЦ-30(52)-125



АЦ-30(52)-106В



АЦ-30(53)-106А

Горьковский грузовик ГАЗ-53 послужил базовым шасси не одному десятку специальных автомобилей. Молоковозы, всевозможные фургоны, самосвалы и даже седельные тягачи – вот далеко не полный перечень техники, которая пришла на помощь народному хозяйству. Но у этого автомобиля были и куда более серьезные профессии. Одна из них

– спасатель.

Ещё в начале 1960-х гг. Министерством среднего дорожного и коммунального машиностроения была поставлена задача о проектировании пожарного автомобиля на его шасси.

Новый автомобиль должен был сменить уже успевшие к этому времени устареть машины на шасси ГАЗ-51. Разработка автомобилей была возложена на Особое конструкторское бюро № 8 из г. Прилуки.

В результате проведенных ОКБ работ Грабовским заводом противопожарного оборудования уже в 1965 г. был собран первый опытный образец автоцистерны **АЦ-30(53)-106**, которая устанавливалась на шасси ГАЗ-53 грузоподъемностью 4000 кг. Новая пожарная машина была рассчитана на 6 чел. боевого расчета. Автомобиль имел все атрибуты присущие пожарным автомобилям того времени. Новым в конструкции машины было наличие дверок задних отсеков с заднего торца автомобиля, через которые осуществлялась прокладка рукавных линий на ходу автомобиля. Расположение центробежного насоса ПН-30КФ, классическое, в заднем отсеке. Для повышения проходимости по грунтовым дорогам на автомобиль устанавливали шины со специальным рисунком протектора. Ёмкость баков для воды и пенообразователя составляла 1950 и 80 л соответственно. АЦ-30 развивал максимальную скорость 85 км/ч. Но Грабовский завод ППО был перепрофилирован на производство другой техники и опытную машину передали в пос. Варгаши, Курганской области. На расположенном в посёлке заводе сосредоточилось производство пожарной техники на шасси Горьковского автозавода. Для того, чтобы новая автоцистерна была запущена в серию, конструкторским бюро предприятия была доработана техническая документация на автомобиль. В неё были внесены изменения коснувшиеся дефектов, выявленных в процессе испытаний опытного автомобиля. После модернизации машина стала именоваться **АЦ-30(53)-106А**. Но она также оказалась достаточно сырой и в серию не пошла.

Параллельно с внедрением автоцистерны АЦ-30(53)-106 в 1969 г. Прилуцким ОКБ-8 была разработана документация на пожарную автоцистерну упрощенной конструкции. Опытный образец этого автомобиля был построен Арзамасским заводом «Коммунаш» в 1970 г. Пожарная машина, получившая индекс **АЦУ-30(53А)-125**, предназначалась для доставки к месту пожара боевого расчёта, пожарно-технического вооружения и запаса огнегасящих средств. Автоцистерна имела ёмкости для воды (2600 л) и пенообразователя (150 л). Автомобиль был укомплектован центробежным насосом ПН-40У, при этом



АЦ-30(52)-106В



АЦ-30(52)-106В



АЦ-30(53)-106В



АЦ-30(53А)-106В



АЦ-30(53А)-106В

производительность насоса составляла всего 30 л/сек. Отсюда и число «30» в названии автомобиля. Автомобиль был направлен на испытания в Москву, где его следы в последствии и затерялись.

Наконец в 1971 г. была запущена в серию,

АЦ-30(53А)-106В. Фото И.Касьянов



АЦ-30(53А)-106В. Фото И.Касьянов



АЦ-30(53-12)-106Г. Фото Кирилл



АЦ-30(53-12)-106Г



АЦ-30(53-12)-106Г

прошедшая испытания модернизированная автоцистерна. Автомобиль был выполнен по «классической» схеме: двухрядная кабина на пять человек и кузов и представлял дальнейшее развитие «106» модели. При скорости 80 км/ч машина могла доставлять к месту пожара 1900 л воды и 100 л пенообразователя. Серийное производство этого автомобиля на Варгашинском заводе ППО позволило сместить парк пожарной техники в небольших городах и районных центрах.

Продержавшись в производстве без малого 10 лет, АЦ-30 модели 106В была усовершенствована. Начиная с 1980 г. новая модификация автоцистерны получившая марку АЦ-30(53А)-106В и стала поступать в массовом количестве в пожарные части СССР. За счёт изменения формы ёмкость цистерны была увеличена на 140 л; а центр тяжести сместился вперёд. На 15 л был увеличен и объём пенобака. Также изменили конструкцию поручней и подножек. И опять этот ав-

томобиль становится долгожителем. С началом производства ГАЗ-53-12 цистерна стала выпускаться на этом шасси, при этом название модели не изменилось.

Только к концу 1980-х гг. пожарные части стали требовать замены морально устаревшей модели «106В» на более современную. К новой модели были предъявлены многочисленные требования, среди которых главным было увеличение объёма ёмкости для воды. Нарастивать кузов и без того слабого грузовика ГАЗ-53-12 было невозможно. Поэтому заводскими конструкторами была предпринята попытка увеличения запаса возимой воды за счёт снятия второй кабины боевого расчёта. Так в результате долгих поисков, конструкция машины была позаимствована ещё у разработанной в 1970 г. ОКБ-8 автоцистерны упрощённого типа. Автомобиль получил наименование АЦ-40(53-12)-106Г. Конструктивно за заводской кабиной был расположен коробчатый кузов, в центре которого разместилась цистерна на 2850 л воды. По бокам кузова разместили отсеки для пожарного вооружения, а в корме установили насосный отсек с помпой ПН-40УА. На кузове в лучших традициях предприятия, были уложены лестница-трёхколенка, лестница-штурмовка, ручной инструмент и пеногенераторы ПВП-200.

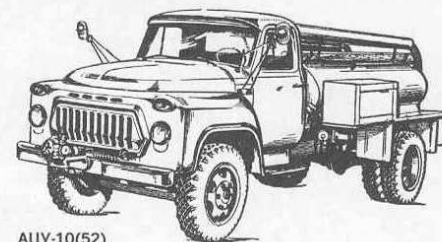
Конструкция машины оказалась удачной, а стоимость её была намного ниже предыдущей модели. Поэтому буквально за год с начала производства было собрано несколько сотен таких автоцистерн.

Рассказ будет не полным, если не вспомнить ещё про одного спасателя. Для сельских пожарных дружин Хмельницкий ремонтный завод (Винницкая область) в 1972 г. освоил выпуск автоцистерны упрощённой конструкции АЦУ-10 на шасси ГАЗ-53. За заводской двухместной кабиной располагалась цистерна эллиптической формы ёмкостью 2200 л. По бокам цистерны были установлены металлические ящики для размещения в них льняных рукавов и другого пожарно-технического вооружения. На переднем бампере автомобиля в рабочем состоянии устанавливали шестерёнчатый насос НШН-600, который в походном состоянии снимался и хранился в одном из ящиков.

С появлением нового шасси ГАЗ-53-12 на предприятии пересмотрели конструкцию АЦУ. Ящик для пожарного оборудования, прикреплённый сбоку исчез, а на его место были смонтированы пеналы для нагнетающих рукавов. Автомобиль стал комплектоваться лестницей-палкой. Такая конструкция



АЦ-30(53-12)-106Г



АЦУ-10(52)



АЦУ-10(53А)



АЦУ-10(53-12). ХПМЗ, г. Одесса



АЦУ-10(53-12). ХПМЗ, г. Одесса

автоцистерны просуществовала несколько десятилетий. Нужно отметить, что эти пожарные автомобили имеют большую унификацию с бензовозами, выпускающимися на этом же предприятии.

На этом и заканчивается история долгожителя ГАЗ-53 в пожарной охране. Более 20 лет эта базовая модель продержалась в производстве пожарной техники.

## МОДЕЛИ



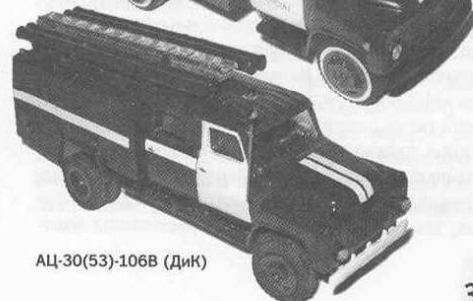
АЦ-30(53) (Pegas-models, конверсия)



АЦУ-10(53-12) (Pegas-models, конверсия)



АЦ-30(53-12)-106Г (Vector-models)



АЦ-30(53)-106В (ДиК)

# «ЧАСТУШКА» О «ШИШИГЕ»



Андрей КОЛЕВАТОВ,  
г. Орлов, Кировской обл.



Фото 1. Автомобиль ГАЗ-66-01 1969 г. выпуска. Фото с обложки журнала «За рулем» (№ 10/1969). Зеркала заднего вида установлены правильно - снизу. На бугорке хорошо виден кронштейн для правой рукоятки. Крыша кабины - гладкая, кронштейн фары-искателя ФГ-16 - высокий. Крылья правая прорезь облицовки радиатора прищипана стойкой кабины сверху, снизу - свободна.

годним подарком многочисленной армии моделлистов, коллекционеров, да и просто любителей отечественной автомобильной техники. К сожалению, не так часто, как хотелось бы, появляются такие подробные качественные чертежи наших автомобилей, подлинные исторические фотографии, описания конструкции машин и процесса их создания. Выполненные на

высоком технологическом уровне (к примеру, чего стоят подробные чертежи шасси «вид сверху» и «вид снизу», или виды различных модификаций автомобиля с лихо вывернутыми передними управляемыми колёсами), да ещё и в довольно крупном «танковом» масштабе 1:35, эти чертежи позволяют моделлистам самостоятельно оценить масштабные модели ГАЗ-66 фирм «Revell», «84 Scale», «Восточный Экспресс», разработанные питерской фирмой «Скейл», как впрочем, и более мелкие модели 1:43 от «Русской коллекции» (г. Екатеринбург) и RSM (г. Санкт-Петербург), а также модели ГАЗ-66 и машин на его базе изготовленные другими производителями. Уверен, что наиболее «рукастые» моделлисты на основе этих материалов смогут не только сравнить миниатюры их своей коллекции с материалами Валерия Дмитриева, но и значительно усовершенствовать их, вплоть до полного соответствия оригиналу. Правда, использование таких подробных чертежей предполагает, как само собой разумеющееся, что они создавались автором на основе глубокого изучения реального автомобиля-прототипа, использование заводской технической документации и других исходных материалов, на основе которых и были разработаны чертежи для журнальной публикации. Такие чертежи должны служить своего рода эталоном, иначе всякая работа с ними просто теряет смысл. Поэтому в данной статье я хотел бы поделиться с читателями (надеюсь, что в основном это как моделлисты и коллекционеры масштабных моделей-копий) замеченными неточностями и обратить их внимание на допущенные ошибки.

Наверняка любой моделлист, устанавливая на свою полку очередное миниатюрное сокровище, вольно или невольно задаётся вопросом – насколько данная модель соответствует реальному прототипу. Безусловно, на маленькой масштабной копии очень сложно воспроизвести все детали настоящего автомобиля, уменьшенные в десятки раз, но как мы знаем, нет предела совершенству. Глядя на аккуратно выполненный автомобильчик порою, кажется, что будь рядом такой же крохотный человечек, который мог бы разместиться в этой кабине, занять место водителя, повернуть еле заметный ключ в замке зажигания и вот заворчит спрятанный где-то внутри моторчик, выходящая из выхлопной трубы струйка сизого дыма, а разбуженная модель начнёт самопроизвольно двигаться. Конечно, всё это пока в идеале, а мы оценивая качество изготовленной модели, сравниваем её внешний вид с реальным настоящим автомобилем. Вновь возникает вопрос – а с чем собственно сравнивать? Хорошо если это современный, широко распространённый образец и выйдя на улицу, мы сможем не спеша, детально и обстоятельно исследовать стоящую у тротуара машину, которая, как нам кажется, ещё совсем недавно сошла с заводского конвейера и не успела подвергнуться тюнингу новоиспечённого владельца. А если машина старая, то конечно можно воспользоваться услугами музеев, если таковые образцы присутствуют в их экспозиции. А ещё есть архивные фотографии, заводские чертежи, техническая документация на настоящие автомобили, которые с полным правом можно использовать для оценки масштабной модели-копии. Но всегда ли доступны для рядового коллекционера перечисленные методы сопоставления маленького автомобильчика и его настоящего автомобиля-прототипа и не потому ли большинство моделлистов с интересом знакомятся с материалами специальных статей, публикуемых на страницах модельных изданий, в том числе и нашего. Правда, речь сегодня пойдёт о совсем недавно появившейся статье Валерия Дмитриева из журнала «М-Хобби» № 5/2005 г. под названием «Гимн «шишиге», посвящённой легендарному горьковскому грузовику ГАЗ-66. Вне всякого сомнения, данный материал, дополненный прекрасными выполненными чертежами, как самого автомобиля, так и его шасси, является настоящим ново-

Первое, что бросилось в глаза, – неправильно установлены зеркала заднего вида. Конечно, особого криминала в этом нет, и в реальной жизни частенько встречаются машины с установленным таким образом зеркалами, но в этом случае зону обзора существенно ограничивают вертикальные стойки окон дверей. Поэтому все без исключения выпуски заводского руководства по эксплуатации ГАЗ-66 и его модификаций непременно предписывают устанавливать зеркала заднего вида на кабине в кронштейны только снизу (фото 1 и 2), а не сверху, как это показано на чертеже. И если мы строим «правильную» модель, то заводские рекомендации необходимо учитывать. Обращает на себя внимание и то, что на виде спереди в облицовке радиатора автомобиля «выпуска после 1967 г.» в крайней пра-



Фото 2. Тот же автомобиль ГАЗ-66-01 1969 г. выпуска с рекламного проспекта ГАЗа. Фото опубликовано в журнале «За рулем» (№ 9/1973). Хорошо виден подпятник крыла и отсутствие фары-искателя.



Фото 3. Автомобиль ГАЗ-66-12 выпуска конца 1980-х гг. Обратите внимание на ширину инструментального ящика (320 мм на реальном автомобиле) и на форму держателя канистры КС-20 (ширина канистры - 165 мм). Пробна топливного бака - застёгивающаяся. Фото А.Говоруха

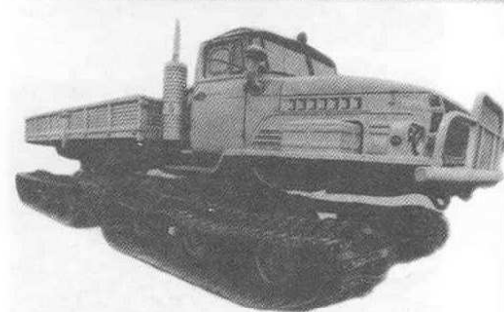


Фото 4. Снегоболотоходный транспортёр Урал-5920. Его аккумуляторный ящик на месте правого переднего крыла как две капли воды походит на тот, что изобразил В.Дмитриев в «М-Хобби» (№ 10/2005).

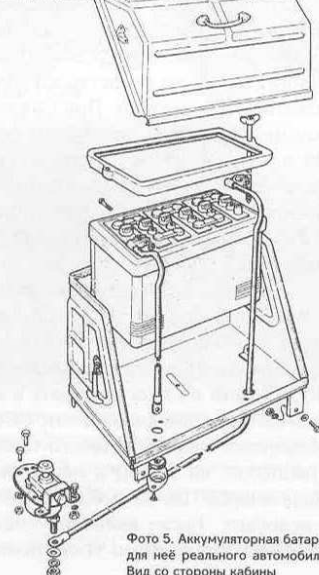


Фото 5. Аккумуляторная батарея и ящик для неё реального автомобиля ГАЗ-66. Вид со стороны кабины

Фото 6. Автомобиль ГАЗ-66-02 с лебёдкой выпуска 1971 г. Фото из журнала «За рулем» (№ 11/1975). Хорошо видна подштамповка-выемка над задним буксирным прибором, которая отсутствует на чертежах В.Дмитриева

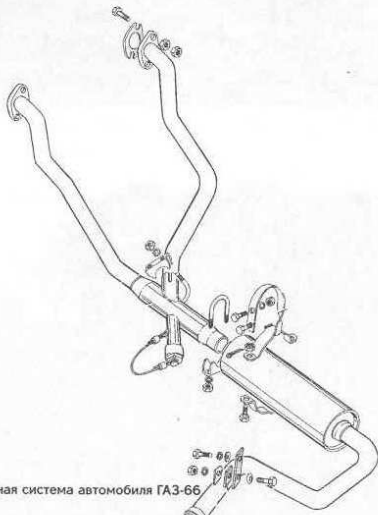


Фото 7. Выпускная система автомобиля ГАЗ-66

Фото 8. Автомобиль ГАЗ-66-05 с кузовом-фургонем К-66. Автомобиль 1976 г. выпуска, имеет удлинённый буфер, сверху которого видны брызговики. Пробка топливного бака — закручивающаяся.



Фото 9. Автомобиль ГАЗ-66-01 выпуска до 1967 г. с кузовом-фургонем К-66. Облицовка радиатора старого типа. Буфер короткий, брызговики сверху него нет. Видет кронштейн для пусковой рукоятки и машка картера переднего моста с выштамповкой. Крыша кабины гладкая, зеркала заднего вида не родные, а от более поздних машин выпуска после 1988 г. г. Омск, 2004 г. Фото А.Кобриц



Фото 10. Автомобиль ГАЗ-66-01 выпуска до 1967 г. Отчётливо видна гладкая крыша кабины, г. Омск, 2004 г. Фото А.Кобриц

вой прорези не показан участок стойки кабины, перекрывающий сверху почти 1/3 часть вертикального отверстия. Эта особенность выполнена даже на екатеринбургской модели ГАЗ-66 в масштабе 1:43, а на чертеже в масштабе 1:35 её не заметить просто не возможно. Хотя я и не сторонник отлаживания миллиметров (поскольку считаю, что автор чертежей, тем более выполненных с использованием современных компьютерных технологий, просто не может допустить каких-то ошибок в размерах), но в глаза сразу бросается явное несоответствие ширины кронштейна держателя канистры, закреплённого снизу под инструментальным ящиком. На реальном автомобиле ГАЗ-66 этот держатель служил для размещения придаваемой к автомобилю штатной канистры КС-20 объёмом 20 л, которая заполнялась дополнительным запасом горючего для увеличения запаса хода, либо водой при работе машины в жаропустынной местности. Габаритные размеры канистры 350x165x470 мм. Вооружившись мерительным инструментом и сделав необходимые замеры на чертеже в «М-Хобби» получается, что в переводе из масштаба 1:35 ширина кронштейна крепления канистры с учётом погрешности в измерениях на настоящем автомобиле должны быть порядка 225–230 мм. Следовательно, канистра шириной 165 мм будет болтаться в этом держателе, как карандаш в стакане, либо чтобы закрепить её, придётся подкладывать дощечки толщиной 60–65 мм. Признаюсь, что, столкнувшись с эксплуатацией армейских автомобилей Урал-4320-02, я долго недоумевал, почему аккумуляторные батареи на таких серьёзных грузовиках закреплены в аккумуляторном ящике при помощи каких-то деревянных брусочков, а это оказывается «фамильная черта» уральских конструкторов. Нужно отметить, что на реальном автомобиле ГАЗ-66 кронштейн держателя имеет гораздо меньшую ширину и штатная 20-литровая канистра вставляется туда без видимого зазора (фото 3). Ещё больше вопросов вызвал ящик для аккумуляторной батареи, изображённый на чертежах — прямоугольный ящик с плоской верхней крышкой с двумя пружинными застёжками. Примечательно, что такая конструкция аккумуляторного ящика напоминает ту, что применялась на снегоболотоходном транспортёре Урал-5920 (фото 4). Уж не с него ли срисовывал эту деталь В.Дмитриев при создании чертежей ГАЗ-66. На настоящих автомобилях ГАЗ-66 ящик аккумуляторной батареи имел совсем другую конструкцию (фото 5) с крышкой, которая открывала свободный доступ к батарее сверху и со стороны кабины.

Не менее оригинально поступил автор чертежей и с размещением заднего буксирного прибора. Дело в том, что для снижения погрузочной высоты и уменьшения высоты центра тяжести цельнометаллическая грузовая платформа практически ложилась на раму автомобиля. Поэтому поперечины рамы сделали выпнутыми вниз, а на основании кузова выполнили подштамповку для того, чтобы буксирный прибор (фаркоп) мог свободно находиться в вертикальном рабочем положении. В.Дмитриев про это подштамповку очевидно просто забыл. А поскольку фаркоп на чертеже без этой подштамповки в вертикальном положении упирался в основание платформы, то автор показал его в наклонном положении — легко и просто вышел из положения. Но всё же хотелось бы уточнить, а как же в таком случае будем подцеплять дышло прицепа? (фото 6).

Немного коснёмся чертежей шасси. Во-первых, как на виде сверху-снизу, так и на боковых разрезах не совсем верно показаны корпуса ре-

дукторов ведущих мостов. На реальных машинах они имели несколько другую, менее круглую форму, что отчётливо видно и на заводских сборочных чертежах. Сильно упростил автор материала детали выпускной системы. ГАЗ-66 машина военная и с учётом этого все её узлы изготавливались на основании требований основного заказчика. Выхлопные трубы выпускной системы имели более сложную форму. В районе разёма («штанов», как называли их водители) имелось местное утолщение (фото 7), куда в свою очередь вваривался штуцер газоотборного устройства для подключения дегазационного комплекта ДК-4. Всего этого на чертежах попросту нет, как нет и сливных пробок на картерах ведущих мостов. Видимо В.Дмитриев полагает, что масло заливается (и соответственно сливается) только в ведущие мосты «Уралов», а на ГАЗ-66 в этом нет необходимости. Во-вторых, вид шасси снизу так и пестрит ошибками. Абсолютно неверно показаны топливные баки. На их дне имелись выштамповки-углубления, где скапливалась вода и грязь и, конечно, тоже имелись сливные пробки. Забыл автор и о раскосах, на которых крепится передний буфер. Кстати, с буфером вообще вышла промашка. Более-менее верно он изображён только на видах сбоку. На своих чертежах В.Дмитриев решил показать конструкцию передних буферов раннего типа, которые находились в производстве до IV квартала 1975 г. Это были так называемые «буфера короткого типа». Их вылет от оси передних колёс составлял 1039 мм по данным завода-изготовителя (у Дмитриева — 1040 мм, но суть, конечно, не в этом миллиметре). Поскольку ось коленчатого вала двигателя проходила над буфером, то сверху крепился кронштейн с отверстием для пусковой рукоятки. На чертежах его нет, как нет и выштамповок и отверстия для пусковой рукоятки в переднем брызговике двигателя под кабиной в проёме для лебёдки. Это, что касается буфера автомобиля ГАЗ-66-01 без лебёдки. На автомобиле ГАЗ-66-02 с лебёдкой и облицовкой радиатора раннего типа отверстие для пусковой рукоятки есть, но это самодельность автора. На реальной машине его не было (поскольку буфер размещался ниже оси коленчатого вала двигателя), но сверху на верхней полке буфера крепился кронштейн пусковой рукоятки с отверстием. Если отверстие, которого не было, В.Дмитриев всё же изобразил, то почему-то забыл указать в подштамповке для номера овальную выемку и два болта крепления правого раскоса буфера (симметричные левым). На виде сверху (как автомобиля, так и шасси) автор опять же придумал показать брызговики, которых на самом деле не было, и быть не могло. Только с конца 1975 г. автомобили ГАЗ-66 (фото 8) получили единый унифицированный буфер (им комплектовались машины с лебёдкой и без лебёдки), выдвинутый вперёд на 150 мм и приподнятый вверх. В результате передний вылет (расстояние от полки буфера до оси передних колёс) стал 1190 мм, что повысило пассивную безопасность автомобиля и позволило использовать буфер по прямому назначению, т.е. при преодолении труднопроходимых участков пути выталкивать вперёд идущий автомобиль. А поскольку буфер приподнялся вверх, то от кронштейна пусковой рукоятки отказались, а в буфере сделали для неё отверстие (которое Дмитриев и изобразил на своём чертеже, хотя появилось оно только в конце 1975 г.). Чтобы грязь от передних колёс не летела на кабину и не забрызгивала стёкла, сверху над буфером установили два брызговика, прикрывающие проёмы между буфером и кабиной. На автомобилях без лебёдки в средней части ничего не было.

Эти брызговики были длиннее тех, что придуманы Дмитриевым и повторно, что появились они лишь в конце 1975 г.

Глядя на чертежи автомобилей, создаётся впечатление, что автор не подозревал об изменениях внешности автомобилей в процессе их производства и по незнанию многое напутал. Обратимся вначале, следуя хронологии, к внешнему виду автомобиля, «который в производстве до 1967 г.». Отрадно, что Дмитриев указал хотя бы на облицовку с «верхними» отверстиями и этим, в общем-то, ограничился. Для него других изменений просто не существовало, но в жизни они разумеется были. Во-первых, чашки картеров ведущих мостов до 1968 г. были не гладкими и круглыми, а имели характерную выштамповку, призванную повысить жёсткость картера ведущего моста (фото 9). На чертежах эти выштамповки не показаны. Во-вторых, кронштейн фары-искателя ФГ-16 имел большую высоту (фото 11). Это отчётливо видно на снимках автомобилей ГАЗ-66, которые помещены в статье на с. 27 сверху и на с. 29 (ГАЗ-66 в Судане). Низкий кронштейн стали устанавливать в 1970 г. (тог, что показан на чертежах). Ещё один интересный момент – топливный бак (фото 12), а точнее конструкция его пробки. На своих чертежах В.Дмитриев показал нам топливный бак с пробкой застёгивающейся конструкции (как у пробок канистр или у топливных баков ЗИЛ-130), которые появились только в 1977 г. До этого времени применялись баки с пробками закручивающегося типа (как у ГАЗ-51А, ГАЗ-53А, ЗИЛ-157К). Поэтому автомобиль, который назван автором, как «ГАЗ-66-02 выпуска до 1967 г.», на самом деле таковым не является. На чертеже у него гладкие чашки картеров ведущих мостов (в производстве с 1968 г.), низкие кронштейны фары-искателя (с 1970 г.), передний бампер с отверстием для пусковой рукоятки (с 1975 г.), топливные баки с застёгивающимися пробками (с 1977 г.). Подумаешь, могут возразить оппоненты, теоретически такая машина могла встретиться. Просто в процессе эксплуатации у этого автомобиля заменили вышедшие из строя мосты и установили более новые; заменили длинный кронштейн фары-искателя коротким, чтобы не задевал фарой за зеркало заднего вида, когда распахивается водительская дверь; сменили и прогнившие топливные баки (необходимо согласиться, что баки и в самом деле были слабым местом ГАЗ-66. Несмотря на внутреннее антикоррозийное покрытие, они быстро ржавели и текли. Даже у автомобилей на длительном хранении пустые баки прогнивали за 10–12 лет). Главное – кабина с характерной облицовкой радиатора, а погнутый и поломанный бампер тоже мог быть заменён. Однако должен вам заметить, что существовало и ещё одно характерное отличие – это гладкая крыша кабины (фото 10). Новые крыши с рёбрами жёсткости появились в производстве в 1971 г., и попасть на ГАЗ-66 выпуска до 1967 г. никак не могли. Вряд ли бы кто-то взялся поменять крышу кабины на более новую, гораздо логичнее заменить кабину в сборе, а не отрезать крышу и приваривать другую. На чертеже В.Дмитриева «ГАЗ-66 образца до 1967 г.» показан с крышей, появившейся в 1971 г. Возникает резонный вопрос – мог ли существовать такой грузовик? Нет, поскольку грузовик, показанный на чертеже, изделие абсолютно абстрактное, плод фантазии автора без какой-либо привязки к конкретному историческому временному периоду и году выпуска. Логичнее трактовать данный чертеж, как «вариацию на тему ГАЗ-66».

Рассматривая чертёж автомобиля ГАЗ-66 («в производстве с 1967 г.») тоже с полным основа-

нием можно сделать заключение (фото 13, 14, 15 и 16), что перед нами «сборная солянка» выполненная «по мотивам» – облицовка радиатора по ряду характерных признаков относится к периоду конец 1967 – январь 1970 г.; крыша кабины – с 1971 г.; ведущие мосты – с 1968 г.; кронштейн фары-искателя – с 1970 г.; топливные баки с застёгивающимися пробками – с 1977 г. Для «правильной» модели автомобиля конкретного года выпуска такие материалы можно использовать лишь условно, так как их достоверность вызывает большие сомнения.

Не менее интересен текст статьи, который также нуждается в некоторых комментариях. Читая его, не покидает мысль, что где-то что-то подобное уже встречалось. Действительно, фразы о том, как ГАЗ-66 преодолевал различные препятствия, сложные участки местности и особенно эпизод, когда ГАЗ-66 проходил поворот радиусом 25 м на скорости 65 км/ч и его начало заносить, а ГАЗ-63 опрокидывался уже при скорости 44 км/ч впервые был описан заводскими конструкторами ГАЗа В.И.Борисовым, А.И.Гором, С.Г.Гуткиным, А.Г.Заворотным, И.В.Иркиным, П.Э.Сыркиным под редакцией главного конструктора А.Д.Просвирина в книге «Автомобиль ГАЗ-66» (изд-во «Машиностроение», 1966) и учебнике Н.Куняева «Автомобили ГАЗ-53А и ГАЗ-66» (Изд-во ДОСААФ, 1967). Данные были использованы из отчётов по испытаниям ГАЗ-66 и подчёркивали уникальные качества этого автомобиля – высокую проходимость, подвижность, устойчивость. Потом они не один раз повторялись при последующих переизданиях этих книг. В 1976 г. они попали в статью В.Гусева «Шестьдесят шестой», опубликованную в журнале «За рулём» (№ 7/1976). Из более поздних публикаций можно привести второй том книги Льва Михайловича Шугурова «Автомобили России и СССР» (Изд-во «ИЛБИ»–«Прострэк», 1994, с. 113) и журнал «Автотрак» № 5/2003 – статья А.Новикова «ГАЗ-66 – 33 года без выходных». Может сложиться впечатление, что больше о легендарном грузовике

Фото 11. Автомобиль ГАЗ-66-01 выпуска начала 1967 г. Кронштейн фары-искателя высокий. Зеркало заднего вида установлено не правильно. Краснознамённый Забайкальский пограничный округ. 54-й погранотряд. 1970

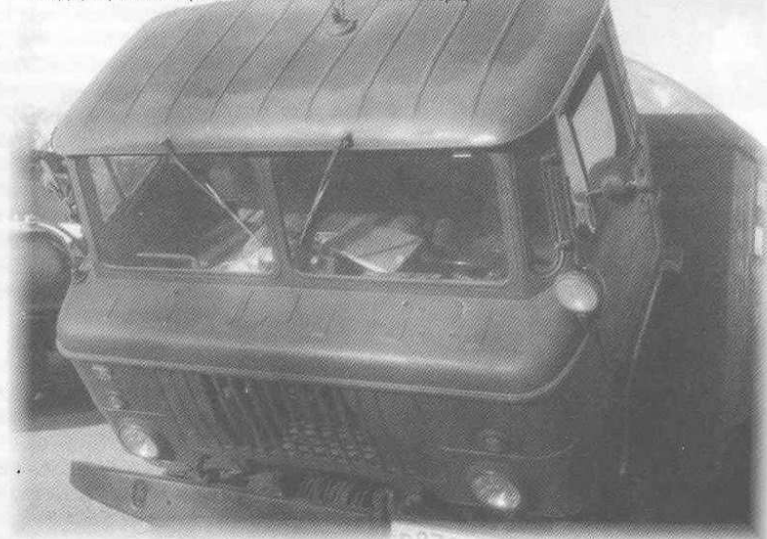


Фото 12. Мастерская связи универсального типа М-3М2 в кузове-фургоне К-66 на шасси автомобиля ГАЗ-66-05 выпуска на начало 1975 г. Виден короткий бампер, брызговики над ним нет. Пробка топливного бака закручивающаяся. Зеркала заднего вида установлены правильно – связи.



Фото 13. Автомобиль ГАЗ-66-01 выпуска 1968 г. Фото из журнала «За рулем» (№ 5/1968). Кронштейн фары-искателя высокий, крыша гладкая, бампер короткий без брызговики.

Фото 14. Автомобиль ГАЗ-66-05 с кузовом-фургоном КУНГ-66 выпуска 1972 г. Крыша кабины с рёбрами жёсткости. Бампер короткий без брызговики. г. Омск. 2004 г. Фото А.Кобриц





ГАЗ-66 и рассказать нечего, кроме как о лихом прохождении поворота с «боковым юзом без окискивания».

О показанном на фотографии двигателе ЗМЗ-53 говорится, что он отличался от двигателя ЗМЗ-66, установленного на автомобиле ГАЗ-66, лишь размещением генератора. Мягко говоря, это не совсем так. Для моделлистов, наверное, будет интересно, что даже внешне мотор «шестьдесят шестого» имел многочисленные отличия от «пятьдесят третьего». Помимо иной установки генератора, на торце правой головки блока цилиндров крепился компрессор пневматической системы регулирования давления воздуха в шинах, сверху устанавливался гидронасос усилителя руля, соответственно иными были шкивы привода агрегатов и клиноременные передачи. На впускном трубопроводе двигателя размещалась катушка зажигания, а крышка корпуса воздушного фильтра соединялась шлангом с компрессором. Иной была труба вентиляции картера, приводил управление карбюратором, масляный поддон двигателя, а на модификациях с экранированной системой зажигания ГАЗ-66-04 и ГАЗ-66-05 сверху двигателя размещались провода в толстой металлической оплётке. Таким образом, даже визуально, не вдаваясь в технические подробности, легко заметить многочисленные внешние отличительные особенности двигателя автомобиля ГАЗ-66 и различить увешанный дополнительным оборудованием мотор «шестьдесят шестого» под силу даже неспециалисту.

Необходимо отметить, что В. Дмитриев дезинформирует читателя. Цитирую: «...за время выпуска «газон» сменил несколько поколений шин, начиная с унифицированных с «БТР-60» и заканчивая радиальными бескамерными». Для моделлистов «шинный вопрос» всегда оставался одним из самых злободневных. Ведь используя готовые унифицированные шины, изготовить которые самостоятельно даже для опытного моделлиста очень не просто, можно построить модель, имеющую аналогичные колёса. К примеру, колёса ГАЗ-53А можно применить для создания модели автобуса ПАЗ-672 или ПАЗ-3205, а также курганских автобусов «КавЗ». Шины от КамАЗ-5320 подходят для ЗИЛ-130 (за исключением ступиц). Таким образом, руководствуясь утверждением Валерия Дмитриева, который кстати сам делает замечательные модели и является моделлистом со стажем, кто-то из начинающих коллег использует шины с модели ГАЗ-66 для постройки бронетранспортёра БТР-60 и будет глубоко разочарован, поскольку шины ГАЗ-66 ничего общего, кроме схожего рисунка протектора не имеют. На своих чертежах В. Дмитриев изобразил ГАЗ-66 «обутый» в шины 12,00-18(320-457) модели К-12А производства Кировского шинного завода. Характеризуя эти шины, заметим, что они имели наружный диаметр  $1084 \pm 8$  мм, ширину профиля 337 мм и статический радиус  $505 \pm 5$  мм. Максимально допустимая нагрузка составляла 1850 кгс, а высота выступов рисунка протектора по центру беговой дорожки равнялась 20 мм. Шины бронетранспортёров БТР-60ПА, БТР-60ПБ, БТР-70 и их модификаций (фото 17), а также бронированной разведывательно-дозорной машины БРДМ-2 имели размер 13,00-18(340-457) и модель К-58. Их основные параметры: наружный диаметр –  $1132 \pm 8$  мм, ширина профиля – 351 мм, статический радиус –  $525 \pm 5$  мм, максимально допустимая нагрузка – 1920 кгс, высота выступов рисунка протектора – 20 мм. Как видим, несмотря на внешнюю схожесть и одинаковый внутренний диаметр, это были совершенно разные шины, как по своим размерам, так и по нагрузочным характеристикам. Так что, убеждая чи-

тателя, что шины ГАЗ-66 и БТР-60 унифицированы, Валерий Дмитриев немало «подкузьмил» моделлистам, введя их в заблуждение. Если уж вести речь о шинах ГАЗ-66, то следовало бы упомянуть, что эти шины были действительно унифицированы с шинами автомобиля ЗИЛ-157К (фото 18). Одинаковыми были не только шины, но и колёса (или диски, как их часто называют). Так что могу рекомендовать моделлистам использовать колёса ГАЗ-66 при изготовлении модели ЗИЛ-157К. Только не забывайти при этом, что одинаковыми были только колёса, ступицы и узлы подвода воздуха к шинам имели совершенно разную конструкцию. Не будет большой исторической ошибки, если мы оснастим шинами К-12А от автомобиля ГАЗ-66 модели бронетранспортёра БТР-152В1 и его модификации (фото 19) или амфибию БАВ-А/ЗИС-485 (фото 20). Хотя на заводе-изготовителе эти машины комплектовались шинами других типов, поскольку производство шины К-12А было освоено уже после того, как прекратился выпуск БТР-152В1 и БАВ-А, но в условиях реальной эксплуатации по мере износа «родных» покрышек, машины очень часто оснащались более новыми шинами К-12А. Основные размеры, нагрузочные характеристики и другие параметры допускали такую замену. Остаётся добавить, что автор что-то напутал и относительно применения на автомобиле ГАЗ-66 радиальных бескамерных шин. Последние выпуски ГАЗ-66, впрочем также, как и современный горьковский вездеход ГАЗ-3308 «Садко» (фото 21 и 22) оснащаются шинами Кировского шинного завода модели КИ-115А размером 12.00R18. Это шины радиальной конструкции, но обычные камерные с возможностью работы с переменным давлением воздуха. Говоря о бескамерных шинах В. Дмитриев очевидно снова имел ввиду шины бронетранспортёра БТР-80 модели КИ-80 или КИ-80Н (фото 23). Однако эти шины другого размера 13.00-18 и на ГАЗ-66 они не подходят. Более того, их конструкция требует применения специального разъемного обода и внутреннего распорного кольца, которые защемляют борта шины на ободе и не дают шине провернуться относительно обода при движении с пониженным давлением воздуха. Особенно же колёс ГАЗ-66 является то, что с 1984 г. они имеют тороидальную форму поверхности посадочных полок обода. Посадка бортов шин на полки обода происходит с гарантированным натягом, поэтому к колёсам прежней конструкции на серийных автомобилях больше уже не возвращались и разработка шин 12.00-18 в бескамерном исполнении для ГАЗ-66 не проводилась.

Хотелось бы также обратить внимание читателя на утверждение Валерия Дмитриева о том, что «в 1990-е гг. для поддержания уровня продаж были созданы более грузоподъемные модификации ГАЗ-66 с двухскатными колёсами унифицированного с ГАЗ-4301 заднего моста». Надо полагать, что речь идёт о народнохозяйственных модификациях ГАЗ-66-21 с двухскатными задними колёсами и грузовой платформой с тремя открывающимися бортами, а также шасси ГАЗ-66-31 аналогичной конструкции, на базе которого выпускался сельскохозяйственный автомобиль-самосвал с трёхсторонней разгрузкой кузова ГАЗ-САЗ-3511. Действительно, это были машины более приспособленные к условиям выполнения транспортных работ на дорогах общего пользования с возможностью кратковременного движения по полю, местности и грунтовым дорогам в плохом состоянии. Они не имели системы регулирования давления воздуха в шинах, оснащались колёсами от ГАЗ-3307 и задним мостом с усиленной задней подвеской обо-

Фото 15. Тот же автомобиль ГАЗ-66-05 1969 г. с кузовом-фургонном КУНГ-66 выпуска 1972 г. Хорошо виден короткий бугор, лебёдка, кронштейн пусковой рукоятки. Зеркала заднего вида установлены неправильно - сверху. Кронштейн фары-искателя ФГ-16 низкий. г. Омск, 2004 г. Фото А.Кобриц



Фото 16. Автомобиль ГАЗ-66-01 без лебёдки 1974 г. выпуска. Зеркала заднего вида установлены правильно, пробка топливного бака закручивается. Кронштейн фары-искателя - низкий. Бугор старой конструкции, над ним виден кронштейн пусковой рукоятки

Фото 17. Войсковая радиостанция Р-145 на базе бронетранспортёра БТР-60ПБ. Установлены шины модели К-58 размером 13.00-18. Они внешне похожи, но не взаимозаменяемы с шинами К-12А размером 12.00-18 автомобиля ГАЗ-66



Фото 18. Автомобиль ЗИЛ-157 имел точно такие же колёса, что и автомобиль ГАЗ-66 размером 12.00-18. Внешние отличия - форма ступиц и узлов подвода воздуха к шинам

Фото 19. Бронетранспортёр БТР-152В1. Установлены шины модели К-12А Кировского шинного завода размером 12.00-18. Колёса унифицированы с автомобилями ГАЗ-66



Фото 20. Амфибия БАВ (ЗИС 485). На неё так же могли устанавливаться колёса типа ГАЗ-66 с шинами К-12А размером 12.00-10. г. Киев, 2002. Фото А.Говоруха

рудованной дополнительными рессорами. Говорить о том, что на эти автомобили устанавливался задний мост унифицированный с ГАЗ-4301 было бы по меньшей мере некорректно и абсолютно неверно с технической точки зрения. Дело в том, что задний мост ГАЗ-4301, как впрочем, и сам автомобиль (фото 24), изделие уникальное во многих отношениях в истории Горьковского автомобильного завода. Безусловно, эта интересная машина заслуживает отдельного подробного описания, и сегодня мы не будем заострять на ней внимание. Обратимся лишь к заднему мосту, по словам В.Дмитриева унифицированному с ГАЗ-66 с двускатными колёсами. Во-первых, задний мост ГАЗ-4301, кстати, впервые в практике Горьковского автозавода оснащён главной передачей с коническим шестерёнчатым дифференциалом оборудованным механизмом принудительной блокировки с дистанционным пневматическим приводом управления. Оригинальной была и конструкция стояночной тормозной системы. Стояночный тормоз воздействовал не на агрегаты трансмиссии, а на колёсные тормозные механизмы заднего моста, как это сделано на большинстве отечественных и зарубежных легковых автомобилей. Этим задний мост ГАЗ-4301 тоже кардинально отличался от других горьковских грузовиков. А ещё горьковские конструкторы применили на этом автомобиле иное крепление колёс. Вместо злополучных колпачковых гаек-«футорок», которыми крепились задние внутренние колёса, использовали единую гайку с вращающейся шайбой (как потом сделали и на «ГАЗели»). В результате колесо стало центроваться на ступице не конусной частью колёсных гаек и «футорок», а своим центральным отверстием. Поэтому колёса ГАЗ-4301 имели оригинальные диски изменённой конструкции, невзаимозаменяемые с другими моделями грузовых автомобилей ГАЗ. А чтобы облегчить их идентификацию и не перепутать с обычными колёсными дисками, между продолговатыми вентиляционными отверстиями на диске колеса сделали четыре небольших круглых отверстия, хорошо различимых при внешнем осмотре колеса. Таким образом, задний мост автомобиля ГАЗ-4301 довольно сложная, оригинальная и дорогая конструкция и, разумеется, никто не решил использовать его на упрощённом варианте ГАЗ-66 с двускатными задними колёсами. Тем более что основная ставка как раз и делалась на удешевление машины и её максимальную унификацию с другими автомобилями ГАЗ. Поэтому задние мосты ГАЗ-66-21 и ГАЗ-66-31 (фото 25 и 26) имели обычные задние мосты, унифицированные с широко распространённым грузовиком ГАЗ-3307 (и ГАЗ-53А). Но для повышения проходимости всё же оставили кулачковые дифференциалы повышенного трения

от стандартного ГАЗ-66.

После прочтения статьи из «М-Хобби» и изучения чертежей остаётся двойственное впечатление от этого материала. Ведь машина ГАЗ-66, выпущенная едва ли не миллионным тиражом, хорошо известна широкому кругу автомобилистов и по сей день остаётся одним из самых распространённых грузовых автомобилей высокой проходимости. Наверное, её не сложно обнаружить на территории любой крупной ангабазы, стоянке грузовиков, а то и брошенной во дворе под окнами жилого дома. С описанием ГАЗ-66 изданы десятки книг, учебников, каталогов, плакатов, которые не являются библиографической редкостью. Они есть в любой технической библиотеке и, как говорится, было бы желание. Как видим исходного материала по ГАЗ-66 более чем достаточно, так почему же коллекционеры и изготовители моделей копий вынуждены пользоваться материалами сомнительного характера с большим количеством явных ошибок. Вызывает недоумение и тот факт, что сам автор Валерий Дмитриев – ведущий конструктор автомобильного завода «Урал», человек широко известный в среде автомобильных моделлистов своими прекрасными моделями и не менее замечательными статьями по истории создания уральских грузовиков, на сей раз подсунил явную «халтурку», с многочисленными неточностями, ошибками, недоработками. Как же пользоваться такими материалами? Или может быть действительно выйти на улицу, поймать уцелевший ГАЗ-66 и детально по натуре изучить его содержимое. Обидно, что за внешним лоском красивых чертежей с ввернутыми колёсами, сделанными по последнему слову высоких компьютерных технологий в области черчения, скрывается посредственная начинка неких абстрактных вариаций на тему ГАЗ-66, именующая мало общего с живым реальным автомобилем конкретного года выпуска. Статья называется «Гимн «шишиге», но понятие «гимн» подразумевает серьёзное музыкальное произведение славящее и восхваляющее что-либо или кого-либо. В данном случае гимн больше походит на частушку, основанную на народных мотивах, правда, с обработкой на современном электронном синтезаторе. Наверно всё же легендарный вездеход ГАЗ-66 всеми любимый и уважаемый, заслуживает более пристального внимания. Лично я глубоко уважаю Валерия Дмитриева и высоко ценю его творчество, но присоединяясь к словам Л.Сусливичюса («Автомобильный моделизм» № 2/2002) могу сказать: «Дмитриев мне друг, но истина дороже!».



Фото 21. Виртульно-трановая машина БМ-3025 на шасси ГАЗ-66-11 выпуска 1993 г. На автомобиле стояли новые радиальные камерные шины КИ-115



Фото 22. Автомобиль ГАЗ-3308 «Садко» на шинах модели КИ-115А размером 12.00R-18 радиальной камерной конструкции производства Кировского шинного завода



Фото 23. Самоходное артиллерийское орудие «Нона-СВК» 2С23 на базе бронетранспортера БТР-80. Установлены шины модели КИ-80 Кировского шинного завода



Фото 24. Дизельный автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-4509 на шасси автомобиля ГАЗ-4301 имел задний мост оригинальной конструкции с принудительной блокировкой межколёсного дифференциала, стояночным тормозом, воздействующим на задние колёса и усилительными креплениями колёс. Для идентификации дисков колёс служили отверстия между продолговатыми вентиляционными отверстиями на диске переднего колеса



Фото 25. Автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-3511 на шасси ГАЗ-66-31. Задний мост не имел ничего общего с ГАЗ-4301, а был унифицирован с ГАЗ-3307 и ГАЗ-53А. Обратите внимание на топливный бак с горловиной в центре



Фото 26. Автомобиль-самосвал ГАЗ-СА3-3511 с основными бортами на шасси ГАЗ-66-31. Фото 1994 г.

# РОССИЙСКИЙ СЛЕД В МИРОВОЙ АВТОИСТОРИИ

Станислав КИРИЛЕЦ (Германия)  
kiriletz@web.de

Российская империя никогда не была великой автомобильной державой. Почти вся автомобильная жизнь царской России проходила под влиянием импортных автомобилей. Российский рынок был наполнен иностранными машинами, в основном немецкими и французскими. Даже такие небольшие автомобильные державы, как Швеция и Испания с успехом экспортировали свою продукцию в Россию. Отечественная автомобильная промышленность покрывала от силы 5% потребности своего огромного рынка, а рынок этот был действительно огромен, и за него боролись самые известные автозаводы.

А что же Россия? Была ли наша страна на международном рынке активна? Уже в 1905 г. российские торговцы начали продавать автопродукцию за рубеж. В основном это были кузовные фабрики. Продукция таких фирм, как «Яковлевъ», «Братья Крыловы», «Иван Брейтингам» пользовалась успехом в Европе. Но есть сведения, что петербургская фирма «Лесснеръ» продала пару автомобилей в Иран. Один «Лесснеръ» был вывезен в Германию, не исключено, что и во Франции своих клиентов нашли два-три «Руссо-Балта».

Предприимчивости российским промышленникам и торговцам было не занимать. Завод Хрущёва в г. Орле имел намерения освоить серийный выпуск автомобилей и изготовил то ли 3, то ли 5 опытных машин. Серийного выпуска автомобилей марки «Орель» так и не организовали, однако во Франции полным ходом проводилась рекламная компания – в своих мечтах Михаил Хрущёв уже завоевал французский рынок.

Следы российского автомобилизма за границей могли на этом бы и затеряться, если бы не... знаменитые российские «резиновые мануфактуры». Именно они, «Товарищество Русско-французской Резиновой Мануфактуры «Проводник» в г. Риге и «Товарищество Российско-Американской Резиновой Мануфактуры «Треугольник» в г. Санкт-Петербурге прославили Российскую империю во всём автомобильном мире. Если уж не автомобилями, так автомобильными шинами!

«Проводник» и «Треугольник» были одними из крупнейших производителей шин. По их производству они занимали второе и третье места в мире, уступая только французской компании «Michelin» и имели торговые отделения на всех континентах. Русские шины по праву считались в те времена лучшими в мире и пользовались огромным успехом – России было чем гордиться.

С тех времён остались документы – они по своему интересны. Самые «великие» автомобильные державы рекламировали на страницах журналов и газет резину «Made in Russia», а владельцы машин охотно покупали русские покрышки.

Оригинальный рисунок протектора знаменитых шин «Колумб» фирмы «Проводник» был знаком в то время всем. Именно на таких шинах Андрей Нагель пришёл первым к финишу в ралли Монте-Карло на своём Руссо-Балте. Примечательно то, что на пути из Петербурга в Монако и обратно Нагель не проколол ни одной покрышки – так и вернулся из Европы с петербургским воздухом в камерах, а ведь в те времена дороги всего мира были усеяны потерянными от подков гвоздями. Не каждая фирма могла похвастать такой прочностью своей резины. Неплохая идея для коллег-моделистов: создайте покрышки «Колумб» в масштабе 1:43 для моделей Руссо-Балт, многие коллекционеры с радостью «переобуют» свои модели...

Интересны рекламные лозунги иностранных торговцев русскими шинами начала XX в. В каждой стране делала рекламу согласно собственным традициям. Рекламные плакаты «Проводник» и

«Треугольник» рисовали знаменитые художники и любой, маломальский приличный, магазин авторинадлежающей считал за честь иметь в своём ассортименте русскую резину. Даже производители автомобилей приторговывали русским товаром. Например, фирма «RAF» (ныне – «LIAZ») взяла на себя генеральное представительство фирмы «Проводник» в Австро-Венгрии.

В Германии всё было по-немецки лаконично, ясно, конкретно, без лишних эмоций. Коротко: «Проводник-Колумб пневматики» и рядом российский флаг. Всё понятно – раз Россия, значит товар отличный. Другой вариант – флаги всего мира (значит там шины «Проводник» знают) и отдельно российский (там их делают). Реклама простая: «Неподражаемое качество, надёжно, долговечно, экономно».

Англичане не удержались от стереотипов. Раз резина русская, значит на рекламе – бородастый казак и «Великая Победа». Ещё интересней тот факт, что и до далёких колоний в Африке дошла слава русских шин. «Генерал Бота, тот, что захватил Де Вет, «тащится» от шин «Колумб» – очевидно речь идёт о какой-то деревушке в Намибии (в то время немецкой колонии, там во время I мировой войны шли боевые действия), где южно-африканский генерал Бота давил русскими шинами враждебных аборигенов).

Веселее всех рекламировали русскую продукцию французы... Картинка говорит сама за себя – попробуйте волки догоните русского медведя, если он катится на «Проводнике»! А как симпатичен смешной щенок в традиционной русской одежде! «Всё в этом мире проходит, всё кончается, только не шины «Проводник»!!!

На первых рекламных плакатах фирмы «Треугольник» пневматики называли «русско-американскими», но кроме части капитала американского в них ничего не было: изготавливали шины русские рабочие в Петербурге. Позже французы стали писать: «Русские пневматики «Треугольник». Больше ничего и не требовалось, если русское – значит отличное! Ну, ещё красный чёртик – фирменный знак фирмы «Треугольник». Этого чёртика знал весь мир.

Нет сейчас того качества. Завод «Красный Треугольник» не может более конкурировать с Michelin или Dunlop, а знаменитый «Проводник» вообще исчез, а память о нём осталась уже за границей – в Латвии. Только эта старая реклама осталась немым свидетелем былой российской автомобильной славы...



# РЯДОВОЙ ПЕРВОГО ПРИЗЫВА – CHEVROLET G7107



Люциус СУСЛАВИЧЮС,  
г. Вильнюс (Литва)



Самосвал  
Chevrolet G7100



Колонна самосвалов Chevrolet G7100



Самосвал Chevrolet G7100. 1942

Серийный Chevrolet G7100 с короткой базой  
(145 дюймов)



Радиофургон К-51 на шасси Chevrolet G7105



В годы второй мировой войны техника сражающихся в кровавых сражениях армий нередко становилась решающим фактором достижения победы. Поэтому неудивительно, что оружие, танки, самолёты и даже автомобили тех кровавых лет стали легендой. Хотя война и закончилась уже более 60 лет назад, но слава «джетей», «виллисов», «студебеккеров», «джимми», «трёхтонок», «блицев» всё ещё не поблекла, всё ещё будоражит наше воображение... Но известные всем названия как бы отодвигают в тень десятки и сотни тысяч автомобилей других марок, честно служивших на фронтовых дорогах и по бездорожью...

Один из таких уже почти забытых автомобилей – полноприводный (4x4) полутоннажный армейский грузовик Chevrolet G7107. Американцы по сей день превозносят «джимми» – 2,5-тонный трёхосный GMC CCKW 353. Да, это действительно великолепный образец военного автомобиля, но восхищаясь им, все забывают, что он появился только в 1941 г. А тогда в Европе и Азии уже во всю гремели бои. А первым армейским автомобилем нового поколения стал появившийся в конце 1939 г. полутоннажный «шевроле». В начале 1940 г. в строевые части американской армии начал поступать не только базовый вариант – универсальный грузовик – но и самые разные его модификации.

Почему именно Chevrolet первым среди многочисленных автомобильных фирм Америки освоил выпуск военных автомобилей? В середине тридцатых годов прошлого века, когда началась механизация армии США, появились первые автомобили типа 4x4 грузоподъёмностью 1,5 т, рассчитанные на перевозку пехотного отделения. Их делали «Dodge», «Ford», «Corbit» и, конечно, «General Motors». Первый армейский GMC Type 4272, появившийся в 1935 г., был разработан инженерами «Chevrolet» на базе коммерческой модели Chevrolet BV с 72-сильной «шестёркой». Но потребность в таких автомобилях тогда исчислялась лишь сотнями штук, поэтому их массовое производство развернуто не было. Но опыт создания специальных армейских грузовиков на базе коммерческих моделей пригодился Chevrolet, когда грянула война. Коммерческий грузовик модели VB послужил базой для военных «шевроле» семейства G7100.

Конструкторы укоротили базу коммерческой модели до 3685 мм, переднюю часть автомобиля приспособили к полевым условиям эксплуатации – передние «дутые» крылья заменили на широкие и плоские со сварной защитной решёткой радиатора, установили откидывающийся аж до ветрового стекла капот «аллигаторного» типа. Под ним – стандартная «шестёрка» (3860 см<sup>3</sup>, 83 л.с./3100 об/мин) и 4-ступенчатая механическая коробка передач. Крутящий момент от двигателя через однодисковое сцепление передавался на коробку, а оттуда – на передний и задний ведущие мосты. Поворотные кулаки переднего моста были снабжены шарнирами постоянной угловой скорости системы «Бендикс-Вейс».

G7107 оборудовался двумя независимыми тормозными системами: ножным тормозом с гидравлическим приводом и вакуумным усили-

Chevrolet G7107



Chevrolet G7107

Chevrolet G7107



Chevrolet G7107



Chevrolet G7107. 1949. Фото из архива М.Соколова



Chevrolet G7107

«Катюша» на шасси Chevrolet G7107



Chevrolet G7107 на полигоне



Прототип Chevrolet G7107



Сборка первых Chevrolet G7100 в Иране



телем, действующим на все колёса, и ручным тормозом с механическим приводом ленточного типа, действующим на тормозной барабан, установленный на вспомогательном валу раздаточной коробки.

Модель G7117 снабжалась лебёдкой с механическим приводом от коробки передач. Лебёдка располагалась в передней части рамы, ниже радиатора.

Передний мост с картером типа «банджо», гипоидный, разработанный General Motors. Колёса – стандартизированные под шины 7.50-20.

Короткий – длиной всего 3000 мм – кузов в начале войны изготавливался из стали, позднее кузова для армейских грузовиков стали делать деревянными. Базовая модель весила 3,5 т и развивала скорость 76 км/час. Запаса бензина в баке (114 л) хватало в среднем на 430 км пути.

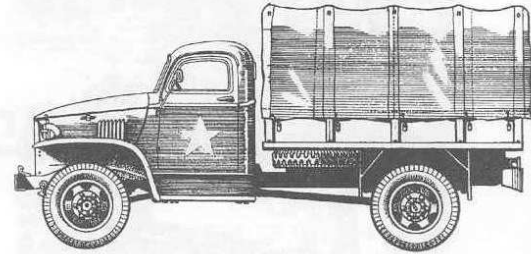
Внешний дизайн грузовика оказался столь удачным, что практически без изменений был принят для основного грузовика армии США – трёхтонного GMC CCKW-353 и его модификаций.

Боевое крещение Chevrolet G7107 принял в 1941 г. в сражениях с японской армией. Эти грузовики применялись повсюду – от холодной Аляски до Австралии. Кстати, самосвалы G7106 (их за годы войны было произведено 14 тыс. шт.) стали основной «рабочей лошадкой» по прокладке автомобильной дороги из Канады на Аляску, известной как «магистраль Al-San». Как и большинство других американских автомобилей, полноприводные Chevrolet поставлялись по ленд-лизу. Но на западноевропейском и американском театрах военных действий они известны мало, так как в основном направлялись в СССР и Тихоокеанский регион. В СССР поступила примерно треть (47,7 тыс. шт. из 142 тыс. выпущенных) Chevrolet G7107. Было получено: в 1942 г. – 2,7 тыс. шт., в 1943 г. – 13,1 тыс. шт., в 1944 г. – 25,1 тыс. шт. и в 1945 г. – 6,8 тыс. шт. Через северные и дальневосточные порты эти автомобили поступали в разобранном виде в контейнерах. Их собирали в разных местах, но основным местом сборки был Горьковский автозавод. Значительная часть Chevrolet пришла своим ходом из Ирана, где американцы построили временные автосборочные заводы.

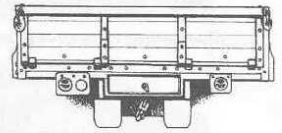
В Красной Армии Chevrolet G7107 в основном использовался как транспортный автомобиль и тягач лёгких артиллерийских орудий. Но были и другие области его применения – в 1942 г. несколько сот шасси оснастили пусковыми установками реактивных миномётов, в частях Chevrolet переоборудовали в ремонтные лётчики, радиофургоны. Модификации для армии США – автомобиль для прокладки линий связи G7173, радиофургоны с двигателем в 93 л.с. NG7105, перевозчик бомб M6, самосвалы – в СССР не поступали.

В тяжёлых условиях советско-германского фронта полутонные Chevrolet служили не лучше и не хуже других американских автомобилей. При эксплуатации на советских горючесмазочных материалах ремонт двигателя требовался зачастую уже через 8–10 тыс. км. Гипоидные мосты быстро изнашивались, если в них заливался нигрол, рессоры и их крепления не выдерживали фронтных дорог и ломались, быстро изнашивались карданные шарниры, даже лопались лонжероны в местах крепления бензобака, отказывало реле-регулятор, обрывались шланги привода тормозов.

По окончании боевых действий те Chevrolet, которые не погибли в боях или под прессом американских приёмщиков, довольно быстро оказались в гражданских организациях и автопредприятиях. Их можно было встретить повсюду – от Прибалтики до Дальнего Востока, на



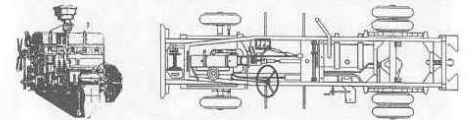
Panneau arrière du camion Mopar Chevrolet 1,5 tonne. La plaque tôle englobe la caisse à outils. Notez la différence avec le panneau représenté en page 30.



Chevrolet G7107



Chevrolet G7117



Продольный разрез двигателя и шасси Chevrolet G7100

Chevrolet G7127



Chevrolet G7128



Chevrolet G7127



Chevrolet и Dodge





Ремонтная мастерская на шасси Chevrolet



Автомобиль обслуживания Chevrolet G7173



Chevrolet NG7105



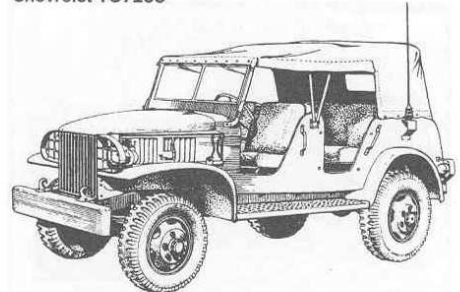
улицх Москвы и в горном Алтае, в Одессе и за Полярным Кругом. «На гражданке» условия эксплуатации всё же были легче фронтowych, да и техническое обслуживание можно было проводить в срок. Водителям нравились эти компактные автомобили за проходимость, неплохую динамику, удобную и «ветрами не продуваемую» цельнометаллическую кабину. Дольше всего эти «ветераны войны» держались в разных мелких предприятиях и организациях. «Пробивные» хозяйственники даже через 10 лет после войны ухитрились доставать оригинальные запасные части, а если их не было, механики ставили агрегаты от советских автомобилей и Chevrolet вновь работали. Даже списанные, эти автомобили нередко «продолжали существование» — их удобные кабины и капоты ставили на ЗИС-5 вместо оригинальных деревянных, а их колёса годились и на тот самый ЗИС-5, и на ГАЗ-51, и на ЗИС-151.

Chevrolet G7107, как и большинство лендлизовских и трофейных грузовиков исчезли почти сразу и в одно время в начале шестидесятых. Причиной этого стало распоряжение «сверху» об укрупнении автохозяйств. Тогда у многих фабрик, артелей, разных контор отобрали грузовики и автобусы, в основном старых моделей. А в автохозяйствах никто не хотел возиться со «старьём», и автомобили-ветераны отправились на свалку, причём не редко ещё своим ходом.

Сейчас Chevrolet G7107 сохранились буквально единицы. Их мало и в Западной Европе. Но если вам очень хочется иметь «рядового первого призыва» — поищите за океаном. В США эти автомобили можно найти, причём попадаются экземпляры в идеальном состоянии.



Chevrolet TG7105



Штабной автомобиль на шасси Chevrolet



MVmodels.com

Chevrolet G-7105, 1-1/2 ton 4x4 Panel Truck, wood cab, 20" Split Shaft E-71 axle w/ve, 20" Split Shaft axle. Length: 8'47 1/2" Stock No. NS-1148

MVmodels.com

Chevrolet G-7107, 1-1/2 ton 4x4 Cargo Truck, w/ve, U.S. Army Length: 4'07 1/2" Stock No. NS-1149

MVmodels.com

Chevrolet G-7105, 1-1/2 ton 4x4 Cargo Truck, w/ve, U.S. Army Length: 4'07 1/2" Stock No. NS-1148

MVmodels.com

Chevrolet G-7173 1-1/2 ton Telephone Maintenance Truck, U.S. Army Length: 4'07 1/2" Stock No. NS-1148

MVmodels.com

Chevrolet G-7105, 1-1/2 ton 4x4 Panel Truck, U.S. Army Length: 4'07 1/2" Stock No. NS-1148

MVmodels.com

Chevrolet G-7107, 1-1/2 ton 4x4 Cargo Truck, w/ve, U.S. Army Length: 4'07 1/2" Stock No. NS-1149

MVmodels.com

Chevrolet G-7105, 1-1/2 ton 4x4 Cargo Truck, w/ve, U.S. Army Length: 4'07 1/2" Stock No. NS-1148

MVmodels.com

Chevrolet G-7173 1-1/2 ton Telephone Maintenance Truck, U.S. Army Length: 4'07 1/2" Stock No. NS-1148

MVmodels.com

Chevrolet G-7105, 1-1/2 ton 4x4 Panel Truck, U.S. Army Length: 4'07 1/2" Stock No. NS-1148

MVmodels.com

Chevrolet G-7107, 1-1/2 ton 4x4 Cargo Truck, w/ve, U.S. Army Length: 4'07 1/2" Stock No. NS-1149

MVmodels.com

Chevrolet G-7163 1-1/2 ton 4x4 Earth Borer Truck, Stock No. NS-41A

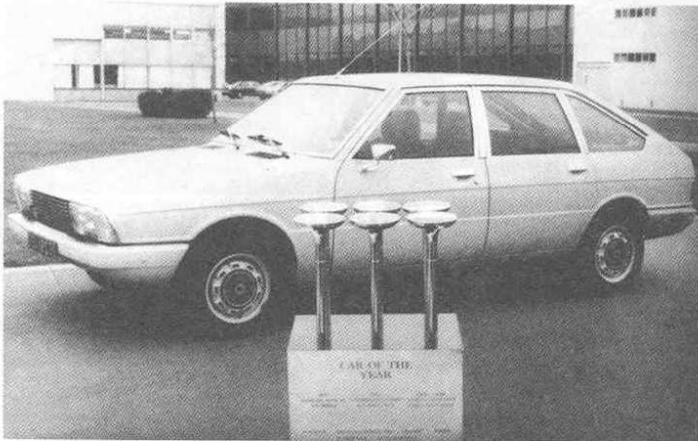
MVmodels.com

Chevrolet G-7107, Модель фирмы Azimut в масштабе 1:35

# Автомобили 1976 года – Simca 1307/1308, BMW 316/320 и Renault 30TS



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



**SIMCA 1307/1308**

Первое место с 192 баллами в европейском конкурсе «Автомобиль 1976 года» заняло семейство французских автомобилей Chrysler/Simca 1307/1308 с 5-дверным кузовом хэтчбек.

Выпущенные в 1975 г. они оснащались поперечно расположенными двигателями рабочим объемом 1294 (Simca 1307) и 1442 см<sup>3</sup> (Simca 1308) мощностью 68–85 л.с. Машины были созданы на базе модели simca 1100, достаточно индивидуальной по конструкции и весьма успешной на рынке. Инженеры «Simca» хотели сделать автомобиль более высокого класса малой ценой, поэтому широко использовали платформу модели Simca 1100: увеличили базу автомобиля и объем двигателя, создали более современный кузов. Они одними из первых применили интегрированные пластиковые бамперы и прямоугольные блок-фары. Более поздние версии 1308/1309 могли оснащаться автоматической коробкой передач.

Последовавшие за этими удачными автомобилями в 1977 г. модели классической компоновки «1609» и «1610» успехом не пользовались.

Масштабные модели Simca 1307/1308:



Simca 1308 1975 Verem 00442  
Simca 1308GT 1975 Norev 92

## BMW 316–320

Второе место с 144 баллами в европейском конкурсе «Автомобиль 1976 года» заняло семейство немецких автомобилей BMW 316/318/320/320i.

Запущенные в 1975 г. BMW 316/318/320/320i с 4-цилиндровыми двигателями рабочим объемом 1600–2000 см<sup>3</sup> и мощностью 90–125 л.с. пришлось немцам по вкусу. У автомоби-

лей все колёса имели независимую подвеску и дисковые тормоза. Они могли быть оснащены четырёхступенчатой, пятиступенчатой, либо автоматической коробкой передач.

Через три года была выпущена BMW 323i, ставшая лидером в своём классе. Шестицилиндровый инжекторный двигатель позволял



автомобилю развивать максимальную скорость 196 км/ч. Скорости в 100 км/ч BMW 323i достигал за девять секунд. Однако среди одноклассников машины этой серии оказались самыми «прожорливыми» – 14 л на 100 км (бака хватало только на 420 км). И всё равно, с 1975 по 1983 гг. BMW 316, 320 и 323 доставили удовольствие своим поведением почти 1,5 миллионам водителей.

Масштабные модели BMW 316–323i:

BMW 3,0 CS Le Mans 1976 «Calder» Provence Moulage PR0214

BMW 3,0 CSL Le Mans 1977 Verem 00759

BMW 3,5 CSL #14 Daytona 1979 Starter Kits ST1125

BMW 3,5 CSL #44 Le Mans 1976 Tergal up Provence Moulage PR1081

BMW 3,5 CSL #46 Le Mans 1976 Brock/Muir/Andruet Provence Moulage PR1179

BMW 3,5 CSL Alpina Gitanes Silverstone 1976 Starter Kits ST1301

BMW 3,5 CSL DRM Norisring 1975 Stuck Minichamps 430752930

BMW 3,5 CSL Hermetite Silverstone 1976 Starter Kits ST1307

BMW 3,5 CSL IMSA 6h Riverside 1975 Posey Minichamps 430752974

BMW 3,5 CSL Werk #1 Silverstone 1976

Starter Kits ST1299

BMW 318 1975 coral red Minichamps 430025404



BMW 318 Series 1975–1978 kupfer met. Minichamps 430025402

BMW 318 Series 1975–1978 Minichamps 430025401



BMW 318 Series 1975–1978 orange Minichamps 430025400

BMW 320 Gr.2 Eggenberger W.Brun 1976 Mini Racing MR0244

BMW 320 Gr.2 Warsteiner Mini Racing MR0214



BMW 320 Gr.5 #24 Buler 1978 Quartzo 3036



BMW 320 Gr.5 #5 Warsteiner Obermoser 1978 Quartzo 3024

BMW 320 Gr.5 #50 Le Mans 1977 Liechtenstein Provence Moulage PR1642



BMW 320 Gr.5 #58 Carling Grohs 1977 Quartzo 3022



BMW 320 Gr.5 #59 Grosse Walkinshaw 1978 Quartzo 3025

BMW 320 Gr.5 Fruit of the Loom Darm 1978 Starter Kits ST1167

BMW 320 Gr.5 Junior Team 1977 Starter Kits ST1073

BMW 320 Gr.5 Nurburgring 1979 Warsteiner Starter Kits ST1229

BMW 320 Gr.5 Rodenstock Darm 1979 Starter Kits ST1222

BMW 320 Gr.5 Sachs Sporting Darm 1978 Starter Kits ST1197

BMW 320 Gr.5 Salzburgring 1980 Oppitzhauser Starter Kits ST1248

BMW 320 Gr.5 Salzburgring 1980 Unipart Starter Kits ST1243



BMW 320i #50 Winkelhock Wurth 1978 Quartzo 3035

BMW 320i Gr.5 DRM 1977 «Fruit Of the Loom» P.Schneeberger Minichamps 400772308

BMW 320i Gr.5 Faltz Alpina «Jaegermeister» Eifelrennen Winner Div. II H.J.Stuck DRM 1977 Minichamps 400772315

BMW 320i Gr.5 GS Tuning DRM 1977 «Warsteiner» J.Obermoser Minichamps 400772305



BMW 323i sedan 1975 green metallic Minichamps 430025474

BMW 323i sedan 1975 green Minichamps 430025476



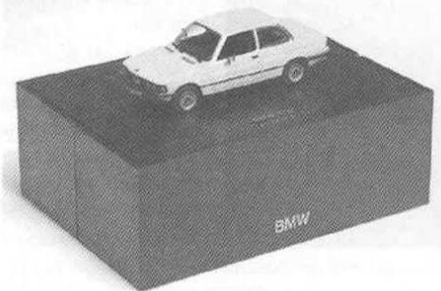
BMW 323i sedan 1975 grey metallic Minichamps 430025472



BMW 323i sedan 1975 Minichamps 430025470



BMW 323i sedan 1975 Minichamps 430025475



BMW 323i sedan 1975 Minichamps 430029561



BMW 323i sedan 1975-1983 red Minichamps 430025471



Renault 30TS Verem 434



Renault 30TS 1976 Norev 13001



Renault 30TS 1976 Norev 13007



Renault 30TS 1976 Norev 13007

Renault 30TS Gendarmerie Verem 00278



### RENAULT 30TS

Третье место с 107 баллами в европейском конкурсе «Автомобиль 1976 года» занял французский Renault 30TS.

5-тидверный хэтчбек, второй после Renault Fregate послевоенный Renault среднего класса, появился в 1975 г. Он имел переднеприводную компоновку и силовой агрегат с двигателем V6 объёмом 2664 см<sup>3</sup> и мощностью 131 л.с. Renault 20 1976 г. имел аналогичную конструкцию и кузов. Передний привод с продольным расположением двигателя. И при этом это один из самых широких автомобилей в своем классе.

Масштабные модели Renault 30TS:

### НОББУ-ЦЕНТР ЗАПОРОЖЬЕ

• магазин масштабных моделей:  
от бумажных до радиоуправляемых  
[www.hobby.net.ua](http://www.hobby.net.ua)

тел. +38 (061) 270-90-15

Все цены указаны с учётом пересылки наложенным платежом (для Украины)  
Возможно оформление заказа как через интернет, так и по телефону

• форум украинских моделлистов и коллекционеров  
[www.forum.hobby.net.ua](http://www.forum.hobby.net.ua)

• новости для моделлистов и коллекционеров  
[www.center.hobby.net.ua](http://www.center.hobby.net.ua)







## ДАЙ МНЕ ВОТ ЭТУ

В начале 1980-х гг. был «дефицит» всего качественного, кроме продуктов питания. Мы ездили на машине за вещами в соседнюю Кабарду. В кабардинских сельских магазинах было изобилие вещей, которые выделялись под заготовку сельхозпродуктов (например, сдал 100 кг семечек – получи японский зонтик «Три слона»!). Но, дав пятёрку сверху, можно было купить и французские джинсы, и ботинки «Саламандра», и тот же зонтик. И в Москву не надо было ехать – в очередях стоять. Ездили мы и по ставропольским сёлам, само собой, в конце месяца – когда «выбрасывали дефицит» для выполнения плана. Там тоже можно было поживиться добром, которого не было на пустых полках городских промтоварных, хозяйственных и книжных магазинов. Как-то в середине 1980-х гг. мы приехали в с. Новоблагодарное, что километрах в 20 от Пятигорска. По пыльной дороге, объезжая громадные ямы, заполненные недельной дождевой водой, подъехали к одной из целей – хозяйственному магазину. Мы остановились на маленькой стоянке под деревом и не успели выйти из машины, как подъезжает и рядом пристраивается большущая чёрная машина, похожая на чемодан. Уж чего-чего, а правительственный лимузин я никак не ожидал увидеть в этом маленьком селе. Я обошел вокруг пыльной громадины, которая была почему-то без номеров (конспирация?). Сзади на крышке багажника я прочитал: «Чайка». Только тогда я понял, что это «четырёхнадцатая», хотя раньше видел её изображение в журнале «За рулем». На самом деле она выглядела массивнее и тяжеловеснее, чем на фото. В общем, оказалась вовсе не изящной. Язык не поворачивался назвать её «легковой». Холёная семейная пара лет шестидесяти, партийно-крестьянского типа, выбралась с заднего сиденья и направилась в хозяйственный магазин. Их шофёр тоже вышел и закурил. Мы пошли следом в магазин, и мне было интересно, что же забыл там партийный деятель, так похожий на механизатора. Он был невы-

сокого роста, седой, лысоватый, с пузиком, обтянутым голубой рубашкой. Все его манеры поведения говорили о том, что он чувствует себя хозяином. В отделе электротоваров он бросил свой взгляд на безвкусную вычурную люстру за 150 руб. и сказал супруге: «Давай купим. Красивая...». Жена не успела открыть рот, а он уже достаёт из нагрудного кармашка десятитысячную пачку червонцев с банковскими полосками и указывает пальцем продавцу: «Дай мне вот эту».

## ПЯТИГОРСКИЕ ТАКСИ

На стоянках такси в 1970–1980-х гг. всегда были очереди. Но почему-то несколько машин стояло в стороне, таксисты курили и о чём-то оживленно беседовали. Постоянные «перекуры» были у всех работяг, и эти не были исключением. Интересно, что славные традиции продолжают сейчас эссентукские «маршруточники», кучкующиеся в разных местах города – это напоминает забастовку, но таковой не является.

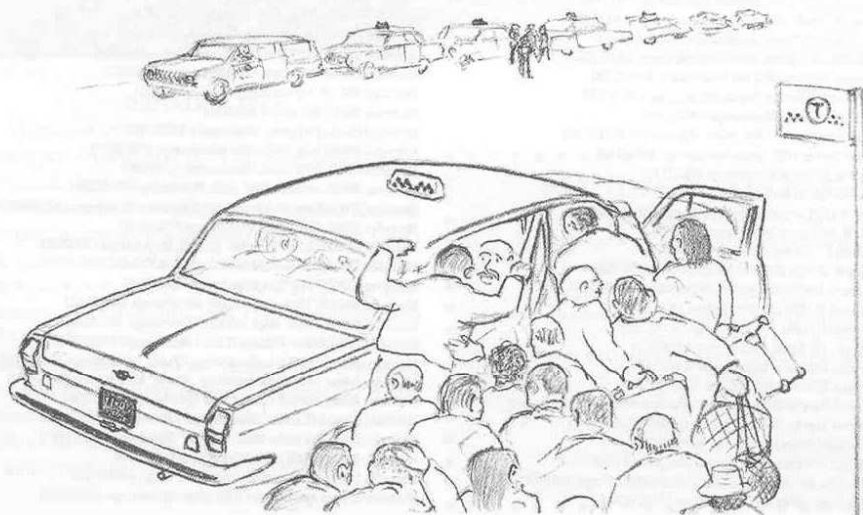
Когда влажная и злая толпа ожидающих такси начинала подобие бунта, то от стаи шоферов

отделялась одинокая сутулая фигура в синем форменном костюме. Затянувшись, как будто последний раз в жизни, нагибаясь к папиросе всем телом, «шеф» недовольно шел к своей «Волге», исподлобья обозревая будущих пассажиров. Машина подъезжала к толпе и начиналась драка за право поедки. Тот, кто успевал первым влезть на сиденье и вцепиться в него руками и ногами, уже оставался там, и никакая сила не могла извлечь победителя обратно.

В Пятигорске 1970-х гг. основной цвет «Волг»-такси был серовато-зелёный. Все они были тусклыми, с синими шапечками, коричневыми дерматиновыми сиденьями и, разумеется, без фонаря на крыше. Такси других цветов (например, белые, чёрные, серые и голубые) попадались крайне

редко. Ещё реже встречались такси-«универсалы». В конце 1970-х гг. серо-зелёные машины стали заменяться лимонными, с обивкой сидений оливкового цвета. Чуть позже наверху появился плафон. Ещё через некоторое время крышки такси стали красить в кирпично-красный цвет. Говорили, что участились нападения на водителей, с целью угона машины, и кто-то решил, что если цвет крышки будет отличаться от машины, то её легче будет увидеть с воздуха.

Приближающуюся «Волгу»-такси можно было узнать с закрытыми глазами по характерному попискиванию подвески. В начале 1980-х гг. пятигорский таксопарк получил несколько автомобилей Москвич-2140. Я помню точно, что был грязно-рыжий и синий. На одном из них мне даже удалось проехать. Водитель был, мягко говоря, недоволен тем, что его усадили за руль этого уродца, которого приходилось ремонтировать чаще, чем возить пассажиров. «Москвичи»-такси не смогли выдержать того, что приходилось выносить «Волгам». Они вымерли также внезапно, как и появились, а «Волги» тархтели, скрипели и разваливались, но продолжали жить, поливая асфальт маслом, текущим отовсюду.



# НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ КОЛЛЕКЦИОНИРОВАНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ

Сегодня мы представляем вашему вниманию небольшую статью, раскрывающую сущность используемых в коллекционировании терминов, позволяющих лучше понять различные публикации о масштабных моделях. Эти специальные термины используются коллекционерами масштабных моделей всего мира. Данная статья основывается на наиболее часто задаваемых нашими читателями вопросах в редакцию и написана по материалам, опубликованным во «всемирной паутине».

## Code 1, Code 2, Code 3

Система кодирования масштабных моделей, которой пользовалась фирма «Matchbox»:

Code 1 – означает, что модель полностью создана модельной компанией;

Code 2 – в модель внесены некоторые изменения с разрешения производителя масштабных моделей;

Code 3 – в модель внесены изменения без разрешения производителя.

## Состояние моделей

Существует широкий спектр терминов описывающих состояние, в каком находится модель. Основные из них:

«Новая в коробке» (*mint and boxed – MB*). Модель находится в оригинальной (родной) упаковке в прекрасном состоянии и выглядит как новая. Отсутствуют повреждения, как у отдельных деталей модели, так и в её окраске. Ценность 100% (т.е. цена на такие модели со временем не падает).

«Новая» (*mint – M*). Модель в прекрасном состоянии, но отсутствует оригинальная коробка. Стоимость модели от 50 до 80% от стоимости модели категории MB.

«Близка к новой» (*near mint – NM*). Видно, что с моделью играли: нарушен красочный слой (не более 2% от всей окрашенной поверхности); отсутствуют некоторые мелкие детали. Иногда бывает, что хромированные детали потеряли свой блеск. Стоимость модели от 40 до 50% от стоимости модели категории MB.

«Незначительные поломки» (*slightly chipped – SC*). На модели имеются большие нарушения окрашенной поверхности (более 5%); мелкие детали могут быть сломаны, а декали нарушены. При этом модель комплекта, нет отсутствующих деталей. Стоимость модели от 25 до 40% от стоимости модели категории MB.

«Почти сломанная» (*almost trash*). Отсутствуют некоторые детали, сломаны колёса, погнуты крылья и т.п. Подобные модели пригодны на запчасти и их стоимость составляет от 0 до 25% от стоимости модели категории MB.

Также модельстами часто применяются термины: «близка к MB» (*near mint & boxed – NMB*), «очень незначительные поломки» (*very slightly chipped – VSC*; в классификации находится между NM и SC) и «сломанная» (*chipped – C*). Иногда используется рейтинг состояния масштабной модели от *C1* (очень сломанная) до *C10* (прекрасное состояние, или отсутствие поломок).

## Металлические модели (Diecast Models)

Массовое производство масштабных моделей началось благодаря возникновению технологии центробежного литья и литья под давлением. Масштабные модели выполняются из сплава цинка (наиболее широко распространённый материал), магния или алюминия, иногда с добавлением меди. Форма для отливки очень дорогая и изготавливается из очень качественной стали. Именно поэтому производители масштабных металлических моделей вынуждены изготавливать свою продукцию в большом объёме, так как они хотят покрыть все издержки и получить прибыль. По этой же причине множество мелких деталей масштабных моделей изготавливается из пластмассы, что позволяет снизить себестоимость продукции.

## Рекламные масштабные модели

Подобные модели производятся в основном для корпоративных клиентов и не предназначены для продажи в магазинах масштабных моделей. Их используют для рекламы того или иного продукта. Тем не менее эти модели попадают в руки коллекционеров.

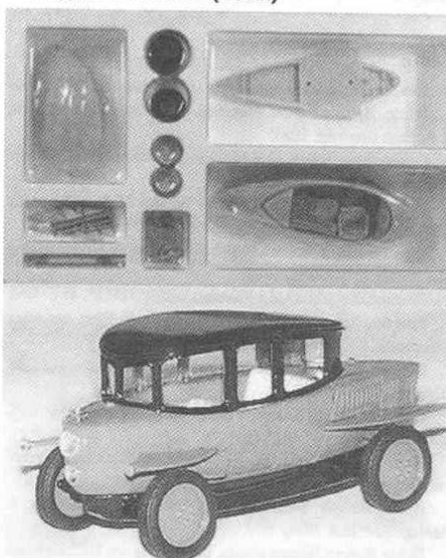
## Подделки

Данная проблема, безусловно, присутствует на модельном рынке. Раритеты продаются среди коллекционеров по очень высоким ценам, и некоторые люди хотят на этом заработать, изменяя расцветку или набор декалей у более дешёвых аналогов. Ценность подделанной модели равна нулю.

## Модели ручной работы

Эти модели изготавливаются только для коллекционеров и производятся ограниченными небольшими сериями или единичными экземплярами, в основном из смолы, белого металла или жести. Наиболее распространённым масштабом для этих моделей является 1:43. Реже встречаются модели в масштабе 1:24. Ещё реже – в более крупных масштабах. Первые модели ручной работы появились в Англии в начале 1970-х гг. Их автором был John Day из Mikansue. Немного позже стали появляться модели ручной работы во Франции и Италии.

## Модели из смолы (Resin)



Материалы для публикации подготовили  
Дмитрий ЛИСИН и Александр ШКАЕВ

Фото: Rollo's Modellauto, Amazon, Ebay, Schuco, Tin Wizard,  
журналы «Modell-Fahrzeug» и «Quattroruote»

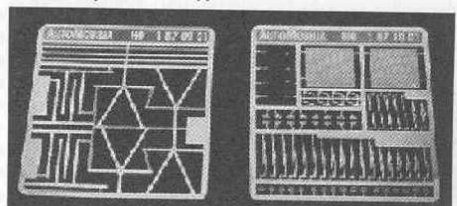
Данный синтетический материал в основном используется при создании масштабных моделей ручной работы. Двухкомпонентный полиуретановый (в меньшей степени полиэфирный) состав, заливающийся в резиновую форму, позволяет изготовить в одной форме от 50 до 100 отливок. В сравнении с технологией литья (white metal) данный способ производства более дешёв, но и более сложен (нужно соблюдать пропорции при замешивании состава) и пригоден для изготовления меньшего количества масштабных моделей.

## Модели из «белого металла» (White Metal)



Подобные модели изготавливаются из сплава свинца и олова или других металлов, с низкой температурой плавления методом литья в формы, выполненные из твёрдой резины. Данным способом производятся, в основном, модели ручной работы. Они гораздо тяжелее серийных моделей и изготавливаются небольшими партиями.

## Фототравленные детали



Иногда некоторые мелкие детали, такие как решётка радиатора, колёсные спицы или ручки дверей, оконные рамки или дворники на лобовом стекле модели выполняются с помощью технологии фототравления. Для этого некую деталь выполняют в большом масштабе, а затем с помощью фото её масштабируют и переносят на металлические листы (стальные или латунные толщиной от 0,15 до 0,3 мм). Затем лист помещается в кислотный раствор, после извлечения из которого мы и получим готовую деталь. Данная технология позволяет получать правдоподобными мельчайшие элементы модели, но она всё ещё достаточно дорогая из-за используемых ингредиентов, поэтому и применялась в основном при изготовлении моделей ручной работы или выпущенных небольшим тиражом. С 1990-х гг. технология фототравления



4th Edition (English, 2000)

Parker, Bob. Hot Wheels 1968–1972 (English, 2002)  
 Parker, Bob. Hot Wheels. The Recent Years (English, 2002)  
 Ragan, Mac. Hot Wheels Cars (English, 2001)  
 Ragan, Mac. Tomart's Price Guide to Johnny Lightnings (English, 2001)  
 Richter, David E. Collector's Guide to Tootsietoys (English, 1996)  
 Strauss, Michael. Tomart's Price Guide to Hot Wheel Collectibles, 5th Edition (English, 2002)  
 Wieland, James. Tootsietoys. The World's First Diecast Models (English, 1980)  
 Zamock, Michael. The Ultimate Guide to Hot Wheels Variations (English, 2002)  
*Французские производители масштабных моделей:*

Azema, Bertrand. Jouets Solido 1932–1957 (French, 1991)  
 Azema, Bertrand. Jouets Solido 1957–1991 (French, 1991)  
 Azema, Bertrand. Guide Solido. Tous les modeles de 1957 a 1995 (French, 1996)  
 Azema, Bertrand. Les automobiles de Solido 1991–2004 (French, 2004)  
 Beaujardin, Didier; Botte, Bernard; Darotcheteche, Denis. Les belles autos de Norev (French, 2003)  
 Beaujardin, Didier; Botte, Bernard; Darotcheteche, Denis. Le mondefantastique de Norev (French, 2005)  
 Force, Edward. Classic Miniature Vehicles Made in France (English, 1992)  
 Force, Edward. Solido Toys (English, 1997)  
 Goirand, Robert. Les jouets Meccano dans les annees 30 (French, 2004)  
 Johnson, Dana. Unauthorized Collector's Guide to Majorette Toys of France (English, 2002)  
 Lamming, Clive. Jep, le jouet de Paris (French, 1990)  
 Rampini, Paolo. France in Miniature 1900–1980 (Italian-English, 2004)  
 Redempt, Thierry; Ferrer, Pierre. Les jouets CIJ en zamac (French, 2002)  
 Redempt, Thierry; Wagner, Claude. Dinky Toys. La serie 24 française (French, 2004)  
 Roulet, Jean Michel. Les Dinky Toys et Dinky Supertoys français (French, 1999)

*Итальянские производители масштабных моделей:*  
 Castellarin, Danilo. Librumm 1972/2002. Una storia di modelli (Italian-English-French-German, 2002)  
 Fluhs, Eberhard. Modellauto-Katalog Bburago (German, 1996)  
 Force, Edward. Classic Miniature Vehicles Made in Italy (English, 1992)  
 Mercury. Tutta la produzione (Italian-English, 2005)  
 Rampini, Paolo. Automodelli 1/43 Made in Italy 1900–1991 (Italian-English, 1991)  
 Rampini, Paolo. Automodelli Bburago 1974–1998 (Italian-English, 1999)  
 Rampini, Paolo. Automodelli Brumm 1972–1998 (Italian-English, 1998)  
 Rampini, Paolo. Modelcars Made in Italy 1900–1990 (Italian-English, 2003)  
*Производители масштабных моделей из разных стран:*

Автомобиль на ладони: часть 1 (An Automobile on a Palm, Part I (catalogue of Russian model cars, Russian-English-German, 1993)  
 Автомобиль на ладони: часть 2 (Automobile on a Palm, Part II (catalogue of Russian model cars, Russian-English, 1994)  
 Brousse, Lucien. Buby - La historia en fotos (Spanish, 1999)  
 Davey, Vic; Chan, Danny C.Y. The Complete World of Tony Diecast (English-Chinese, 1997)  
 Daw, E. David. Fun Ho! Miniatures. A Collector's Guide (English, 1997)  
 Force, Edward. Classic Miniature Vehicles of Northern Europe (English, 2003)  
 Hill, Robert. The Trax Book. 16th Year Edition (English, 2003)  
 Johansen, Dorte; Hedegard, Hans. Danske Modelbiler (Danish Model Cars).  
 Collectors Price Guide (Danish, 2002)  
 Johnson, Dana. Micro Models. Historical Survey and Collectors Guide (English, 1999)  
 Johnson, Dana. Tomica. Japan's Most Popular Diecast Toys (English, 2000)  
 Ralston, Andrew. Toy Cars of Japan and Hong Kong (English, 2001)  
 Rampini, Paolo. Modelcars Made in Spain 1900–1980 (Italian-English, 2005)  
 Wouters, J.; Van Oort, Th. Lion Toys. Innovatie op Schaal 1946–2001 (Dutch, 2001)  
*Прототипы, представленные в масштабных*

*моделях:*

Braun, Matthias. Ferrari-Modelle. Alle Massstabe und Typen (German, 1996)  
 Braun, Matthias. Mercedes-Sportwagen im Modell. Alle Massstabe und Typen (German, 1998)  
 Gualdrini, Walter. Miniature Maserati (Italian-English, 1996)  
 Guillou, Stephane. Les miniatures Renault depuis 1898 (French, 2004)  
 Lamming, Clive. Les jouets Citroen (French, 1990)  
 Lastu, Jean-Marie. Ferrari 1/43 (French, 2003)  
 Meyer, Matt. VW Beetle Toys (English, 2001)  
 Rampini, Paolo. Automodelli Ferrari 1946–1992 (Italian-English, 1992)  
 Rampini, Paolo. Automodelli Alfa Romeo 1910–1993 (Italian-English, 1993)  
 Salber, Wilfried. Modellautos der Marke Mercedes-Benz (German, 2002)  
 Upietz, Ulrich; Zentgraf, Ekkehard. Porsche - Spielzeug und Miniaturen (German, 1992)  
*Другие направления масштабных моделей:*  
 Coulter, Bill. NASCAR Diecast and Model Cars (English, 2001)  
 Duprat, Mick. Jouets avec le feu. La parade de tous les jouets pompiers français (French, 2002)  
 Duprat, Mick; Moro, Philippe. Les transports publics en miniature. Autocars et autobus (French, 1995)  
 Force, Edward. Miniature Emergency Vehicles (English, 1985)  
 Moro, Philippe. Hep! Taxi. 100 ans de taxis en jouets et miniatures a travers le monde (French, 2005)  
 Piatti, James G.; Frost Piatti, Sandra. Firefighting Toys 1940s–1990s (English, 2005)  
 Resch, Kurt M. A World of Bus Toys and Models (English, 1999)  
 Resch, Kurt M. The Collector's Guide to Bus Toys and Models (English, 2002)  
 Reed, David. Ford Farm Toys (English, 2003)  
 Stephan, Elizabeth; Stearns, Dan. Standard Catalog of Farm Toys (English, 2001)  
*Журналы для коллекционеров выходящие раз в месяц или раз в два месяца:*  
 Model Auto Review (UK) www.zeteo.com  
 Model Buses (UK) www.modelbuses.co.uk  
 Auto in miniatuur (Нидерланды) www.namac.nl  
 Modell Magazin (Германия)  
 Auto Modelisme (Франция)  
 L'automobile miniature (Франция)  
 Argus de la miniature (Франция)  
 Mini auto, Revista para ei coleccionista (Испания)  
 Mini Models (Португалия)  
 Дополнительную информацию вы можете найти в сети Интернет на сайтах, созданных множество коллекционеров и клубов.

.....  
 Дорогие друзья и коллеги!  
 Начинается подписка на второе полугодие 2006 года. Подписка осуществляется только через редакцию.  
 Редакция может гарантировать получение журнала только его подписчикам.  
 Стоимость подписки составляет 345 руб. за полугодие с пересылкой по России.  
 Убедительная просьба – не забывайте указывать в переводе за что высланы деньги – мы не можем по переводу этого угадать.  
 Весь тираж журнала за 2005 г. и № 1/2006 г. распроданы  
 Надеемся, что Вы останетесь с нами.

Модели российских и советских автомобилей в масштабе 1:87: лёгковые, автобусы, грузовики, автопоезда, вездеходы, коммунальные и пожарные машины, танки, бронетранспортеры, ракетные комплексы, артиллерия, инженерная техника

МОСКВА  
 «Техника-молодежи» магазин-клуб.  
 Олимпийский пр-т, д.16, подъезд 9А, 3 эт.  
 Метро «Проспект Мира» www.club-tm.ru  
 «Лейбъ-компания»  
 Сокольническая пл. 7А  
 Метро «Сокольники»  
 «Мир Автомобилей» (Метро «ВДНХ»)  
 ул. 1-я Останкинская, д. 55  
 Торгово-деловой центр «Останкино», зал В, 2 эт., пав. 3  
 e-mail: auto-model@rambler.ru  
 «Евротрейн»  
 ул. 3-я Тверская-Ямская, д. 12  
 Метро «Маяковская» www.eurotrain.ru

«Модели железных дорог»  
 Варшавское шоссе, д. 9  
 «Детская ярмарка на Тульской»,  
 2эт., Зеленая линия, пав. 26-67  
 Метро «Тульская» e-mail: rocmodel@mail.ru,  
 modelizm@ntu-net.ru  
 «Магазин масштабных моделей»  
 ул. Профсоюзная д.83А  
 Метро «Беляево» www.modelmix.com  
 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
 Магазин «Модель-Экспресс»  
 пер. Транспортный, д. 8  
 Метро «Лиговский проспект»  
 www.modelhouse.com  
 ПОЧТОВАЯ РАССЫЛКА ПО РОССИИ:  
 Косынин О.В. 107392, Москва,  
 ул. Халтуринская, д. 12/1, кв. 59

THE STAMFORD MUSEUM & NATURE CENTER  
 Stamford, CT USA

The Exhibition  
**«BUILT TO SCALE: AUTO, BOAT AND PLANE MODEL MASTERPIECES»**  
**«ПОСТРОЕНЫ В МАСШТАБЕ: УНИКАЛЬНЫЕ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ, КОРАБЛЕЙ И САМОЛЁТОВ»**

С вопросами и предложениями обращаться:  
 Михаил Башмачников  
 msshash@hotmail.com

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  
 АГАТ АВТОМО

# «ПРОГРЕСС» ДОВЕЛИ ДО РЕГРЕССА...

АВТОБЬЯНКИ-ПРИМУЛА

МАЗЕРАТИ МИСТРАЛЬ

МАЗЕРАТИ МИСТРАЛЬ

Денис ДЕМЕТЬЕВ (г. Москва)  
den-collector@yandex.ru

«Скажите, что делать!  
Кто виноват, итак все знают...»

## ВМЕСТО ПРОЛОГА

Сегодня, зайдя в любой магазин детских товаров, можно увидеть пёстрый ассортимент машинок-игрушек. Все они красивые, блестящие и радуют глаз. Но почти каждая из них, как говорится по-народному, «мэйд ин Чайна», т.е. сделана в Китае. Всё казалось бы ничего: эти машинки достаточно дешёвы и, что самое главное, очень нравятся детям, что делает их одинаково привлекательными и для них, и для их родителей. Однако почему-то нет поистине настоящей радости: с полок магазинов пропадают отечественные игрушки и... модели. Такие крупные китайские фирмы как Saigama, Welly и New Ray просто заполнили рынок моделей и всё больше наступают на пятки нашим производителям, которые и без того «на ладан дышат» – а тут ещё и зарубежные конкуренты. Возможно, скоро всё будет производиться в Китае. Сегодняшняя обстановка даёт обоснованные предположения, что в недалеком будущем наши коллекционеры смогут радоваться только китайским моделям, а «Агат», «Элекон» и другие наши предприятия моделестроения уйдут в прошлое. К сожалению, процесс развала наших заводов необратим, и многие предприятия и их продукция просто-напросто уже потеряны для коллекционеров. Самой большой утратой в этом смысле стал московский завод игрушек «Прогресс», уход продукции которого «со сцены» остался незамеченным, и как мне кажется, незаслуженно.

В советское время завод «Прогресс» входил в состав объединения «Роспромгрушка» – государственного ведомственного учреждения Минлегла, контролирующего всё производство игрушек на территории РСФСР. Подобные ведомства были и в других советских республиках, например «Укрпромгрушка» в УССР. Завод считался одним из крупнейших предприятий по выпуску игрушек в Советском Союзе. Сразу оговоримся, что под игрушками подразумевались тогда не только погремушки и кубики, как таковые, но и римейки и неплохо сделанные копии отечественных автомобилей (для детей от 3 до 12 лет) и самолётов, некоторые из которых могли занимать достойное место на полках у коллекционеров.

## КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ

Предприятие ведёт свое начало с марта 1938 г., когда постановлением Наркома лёгкой промышленности был образован Завод металлической игрушки № 2. Завод выпускал достаточно примитивные игрушки, сделанные из листового железа путём штамповки. Основной ассортимент составляли погремушки, юлы и другие простейшие детские игрушки. Во время Великой Отечественной войны предприятие было решено не эвакуировать – оно всё также продолжало работать, но номенклатура выпускаемой продукции уже соответствовала военному времени. Завод изготавливал жестяные фляжки, походные кружки и даже гильзы для боеприпасов.

В послевоенное время ЗМИ № 2 продолжил выпуск довоенной продукции. Надо заметить, что спрос на игрушки в то время был достаточно велик: весь небольшой выпуск (из-за отсут-

ствия производственных мощностей) детских товаров расхищался моментально. Поэтому в начале 1960-х гг. жёстко встает вопрос о реорганизации производства и связанных с этим административных мер по интеграции и консолидации выпуска игрушек. Первым шагом в этом направлении стала передача завода на правах цеха Заводу металлической игрушки № 1 Управления полиграфической промышленности и культтоваров. Последний в свою очередь являлся потомком завода «Метиз» (ранее Фабрика металлоизделий).

28 декабря 1965 г. была утверждена структура центрального аппарата Министерства лёгкой промышленности РСФСР. В его составе было организовано и Главное управление промышленности по производству игрушек «Росглавгрушка» (позднее «Роспромгрушка»). В это управление и вошёл Завод металлической игрушки № 1.

## СЛАВНЫЕ ГОДЫ «ПРОГРЕССА»

Завод на пл. Журавлева, 10 так прочно вошёл в память многих коллекционеров под названием «Прогресс», что кажется, предприятие так называлось всегда. Вопреки этому распространённому мнению, торговое наименование «Прогресс» ЗМИ № 1 получил лишь в 1966 г., когда был объединён (очередная реорганизация) с Фабрикой металлических игрушек им. Щорса. С этого времени и начинается «вторая» жизнь уже обновлённого предприятия.

1970–1980-е гг. считаются самыми радужными в истории завода. Именно этот период для нас, коллекционеров, представляет особый интерес. Ведь в это время появляются: «Запорожец» (ЗАЗ-966), «Жигули» (ВАЗ-2101/02), серия грузовиков ЗИЛ, АМО-Ф15, паромобиль Стэнли, Мазерати-Мистраль, Аутобянки-Примула, Fiat 124 и др. Расскажем об истории и особенностях некоторых из этих представителей в хронологическом порядке.

«Первой ласточкой» стала модель автомобиля ВАЗ-2101 (фото 1), которая по всем документам проходила как «игрушка для детей». Надо заметить, что за всю долгую историю завода наименование «модель-копия» носила только Мазерати-Мистраль, и то лишь в первые годы выпуска, но об этом позже. Итак, 1972 г.: на прилавках московских магазинов появляется машинка с симпатичной коробочкой, на которой написано «Автомобиль «Жигули». Она была радостно встречена коллекционерами, и не с проста. Мало кто тогда знал, но эта игрушка имеет, как и её прототип в масштабе 1:1, итальянские корни и обязана своим появлением модели фирмы «Mercury», поэтому и выглядела больше как модель, а не игрушка. Оригинальная итальянская модель «Lada», с которой и «содрали» прогрессовскую «копейку», тоже была переделана из модели Fiat 124 (выпуск с 1968 г.) той же фирмы «Mercury». Таким образом, на заводе решили «убить двух зайцев»: почти одна и та же модель под разными названиями. Как попали пресс-формы с надписью «Made in Italy» на «Прогресс», до сих пор остается загадкой. К сожалению, мне не смогли об этом поведать и сами сотрудники завода, которые многого уже и не помнят. Как бы то ни



Фото 1. Модель автомобиля «Жигули» в ранней коробке



Фото 2. Экспортный вариант «копейки» для бельгийского отделения «Скальдия-Волга»

Фото 3. Редкая модель «прогрессовского» ВАЗ-2102, выпущенная малой серией



Фото 4. Известный и всеми любимым «запорожец» стал одним из брэндов завода



Фото 5. Дизайн коробки 3-го выпуска «ЗАЗика» имел новый вид

было, «копейка» имела успех. Оно и понятно: до саратовской версии ВА3-2101 оставалось ещё целых четыре года, а восполнять пробелы в коллекции, да ещё и моделями передовых советских автомобилей, было нечем. В этом смысле «автомобиль «Жигули» был оптимальным выбором для коллекционеров.

Первая партия этих «моделей» появилась в мае 1972 г. Эти «копейки» были абсолютно идентичны итальянским. Единственным упрощением стал отказ от вставных передних фар (стразы) – они были отлиты вместе с кузовом; так же металлизированные пластмассовые бампера заменили металлическими(!) полированными. От них, правда, быстро отказались, потому что освоили процесс металлизации. Остальное было аналогично – даже металлическое дно было от итальянской формы. Первоначально надписи на днище зашлифовали, а позже сделали свои («Арт. МГ-085-01-3480», «Ц. 1 руб. 40 коп.»). Вместо надписи на месте заднего номера клеили декаль «Lada». Со временем её заменили лаконичным номером «19-73 МЗП».

«Прогрессовским «жигулёнком» заинтересовался и «Автоэкспорт»: по спецзаказу в августе 1972 г. была выпущена партия «копеек», которые упаковывались в красочные коробочки с надписью «V/O Автоэкспорт», отпечатанные во «Внешторгиздате» (фото 2). Модели продавались за рубежом в дилерских магазинах «Скальдия-Волга». Надо сказать, что это была единственная(!) советская модель, экспортировавшаяся через В/О «Автоэкспорт», а возможно, что это была и самая первая отечественная модель, которую продавали за границей. По крайней мере, автору приходилось видеть самый первый саратовский Москвич-412 с наклейкой «Новоэкспорт», датированный лишь 1974 г.

Впоследствии в «автомобиле «Жигули» неоднократно менялись днище, колёса и упаковочная коробочка. Спустя немного времени с начала производства (примерно в 1974 г.) металлическое днище заменили пластмассовым. На нём также пару раз меняли надписи. Колёса всегда были металлические точёные, но с разным рисунком дисков (первые были идентичны итальянским). Автору известно как минимум три вида коробочек для прогрессовской «копейки», не считая экспортной.

Кроме ВА3-2101 на заводе по заказу МВД к юбилею ГАИ была выпущена достаточно большая партия «двоек» (Лада 2102), повторявших черты своего «старшего брата», но разработанная уже полностью заводскими конструкторами. Эти модели красили в жёлтый цвет; автоматом в крышке пробивали отверстие, куда вставляли тёмно-синюю непрозрачную мигалку. На дверцах у ВА3-2102 красовались декали «ГАИ». По этому же образцу и подобию была изготовлена партия пожарных машинок с надписью «01». Все эти партии в продажу не поступали, но поскольку кузовов было отлито больше запланированного, то на прилавки магазинов всё-таки попало небольшое количество прогрессовских «двоек», но в обычной окраске (фото 3). Машинки упаковывались в те же неприметные коробочки с надписью «Автомобиль Жигули», что и «копейки».

Следом за «Жигулями» в производство пошла очередная детская игрушка – «автомобиль «Запорожец» (фото 4) – наверное, одна из самых известных и массовых. Первые «Запорожцы» появились в 1973 г. По дизайну они были аналогичны «Жигулям», но выглядели ещё более примитивно, хотя всё-таки и были похожи

на настоящий ЗА3-966.

Можно выделить три основных периода выпуска моделей «Запорожца»: 1-й – 1973–1974 гг., 2-й – 1974–1978 гг. и 3-й – 1978–1984 гг.

1-й выпуск: «Запорожцы» с металлическим дном (фото 4а). Первые партии отличались от последующих формой кузова. На глаз незаметно, но крыша была чуть ниже, а боковое окно имело больший наклон. Благодаря этим нюансам игрушка казалась более реалистичной. Но эту форму быстро загубили, и пришлось делать всё заново. Во 2-м выпуске форму кузова немного изменили (подняли крышу, угол наклона стоек сделали более крутым), днище стали изготавливать из пластмассы (это было более рационально) (фото 4а) и модель приобрела другой вид. В остальном, всё осталось таким же. Коренным внешним изменениям подверглись машинки 3-го выпуска (фото 5): пресс-форму на кузов и дно вновь изготовили заново. «Запорожцы» последнего выпуска можно было легко определить по заднему номеру «19-73 МПК», который стал заметно больше (фото 6). Косые дуги, которые отходили от задних фар, стали прямыми. Цифра «1» в артикуле на дне «переползла» на блок ручного тормоза. На смену металлическим дискам колёс пришли пластмассовые от Аутоbianки-Примула, но только они были не хромированные, а окрашенные серебрянкой, как бампера, номер и облицовка радиатора. Со временем козырёк передней крышки багажника становился всё больше, и этот свес только портил внешний вид. Но это было технологически необходимо: когда ремонтировали форму, этот желоб в ней постоянно растачивали. Ещё об отличительных особенностях «Запорожцев»: задние и передние фары у них всегда окрашивали в красный цвет (у красных машинок – в жёлтый), салон всегда изготавливали из красного полупрозрачного полиэтилена (как на «Жигулях»). Зато пёстрая цветовая гамма шин колёс была более чем разнообразной: чёрные, коричневые, серые, голубые, зелёные, красные и жёлтые. Объясняясь это тем, что на заводе особенно не утруждали себя выбором красителей и использовали то, что имелось в данный момент на складе.

В 1978 г. на заводе началась эпоха производства ремейков. Первопричиной этому стал один любопытный факт. В сентябре 1977 г. в Сокольниках в Москве проходила выставка промышленного оборудования с участием зарубежных фирм, в том числе и из Европы. Итальянцы привезли свои станки для фирм «Mebetaoys» и «Mercury» и демонстрировали пресс-формы для моделей. Эту выставку посетили и представители «Прогресса». Многие заводы игрушек (например, Донецкая фабрика игрушек) заинтересовались итальянскими формами, но директор московского завода вовремя, что называется, подсутился. В итоге, был заключён договор о покупке партии станков и форм для изготовления моделей Мазерати-Мистраль, Аутоbianки-Примула, Фиат 124 и Фиат 1100. А Донецкая фабрика игрушек, кстати, с фирмой «Mebetaoys» смогла договориться о производстве ремейков только в 1980 г.

Первым и самым массовым ремейком стала пластмассовая модель Мазерати-Мистраль (Арт. Н-85МГ, Ц. 2 руб. 00 коп.). Параллельно с «Прогрессом» эту модель выпускал и завод «АТЭ № 1», но в металле. Даже коробки первого выпуска для «АТЭ» и «Прогресса» были идентичны –



Фото 6. Отличия в номере можно увидеть невооружённым глазом



Фото 7. Мазерати-Мистраль стоимостью 2 руб. Обратите внимание на коробке видна надпись «Модель-копия»



Фото 8. Упрощённая игрушка «Мазерати» за 1 руб. 70 коп.



Фото 9. Хронология надписей на днище «Мазерати-Мистраль»: 1978, 1984 и 1989 гг. (сверху-вниз)

единственным отличием было то, что по номенклатуре металлическая модель называлась «Мазерати-Мистраль-Купе», а пластмассовая – просто «Мазерати-Мистраль», поэтому соответствующие надписи на упаковках были различны. Первые модели Мазерати-Мистраль имели хромированную фурнитуру (до 1979 г.) и вставные передние фары. К сожалению, Мазерати (фото 7) на «Прогрессе» в качестве модели выпускалась недолго (до 1982 г.) – её статус изменили на «детскую игрушку», а это отразилось на качестве: исчезла надпись «Maserati» на двигателе, а с 1984 г. передние фары стали отливать единой деталью с кузовом (Арт. МГ-085-01-4878) (фото 8). Всё это отразилось и на цене – 1 руб. 70 коп. вместо 2 руб. Причиной отказа от статуса «модель» стало нежелание восстанавливать износившуюся итальянскую форму. Для руководства было проще поменять надпись на коробочке, чем следить за качеством изготовления машины (ведь если «модель», то и требования должны быть соответствующие). В конце 1980-х гг. модель опять упростили (диски колёс стали не сквозными) и изменили цену на 3 руб. 40 коп. (фото 9).

Вот так легко и просто все последующие ремейки стали носить звание «игрушка». Появившаяся в 1979 г. Аутобианки-Примула (Арт. МГ-085-01-5287, Ц. 1 руб. 70 коп.) (фото 10) сразу была упрощена. В отличие от «мебейсовского» прототипа она имела литые фары; у неё отсутствовали верхние рамки дверей, но зато вплоть до 1993 г. вся фурнитура была металлизированной. Других изменений во время выпуска не производилось.

Небольшое отступление: Мазерати и Аутобианки выпускал завод АТЭ-1, но из металла. Они были «моделями-копиями» и стоили 3 руб. 50 коп. «Прогресс» никакой связи с этим заводом не имел, хотя и находились они по разные стороны одной улицы. Производство моделей на АТЭ продлилось до 1996 г.

В 1981 г. попытались запустить в производство металлический ремейк Фиат 124 (фото 11) (Арт. МГ-085-01-5053, Ц. 3 руб. 50 коп.), но неудачно – была выпущена только одна промышленная партия. Причина остановки производства – большое количество бракованных отливок. Из-за этого часто из креплений выпадали открывающиеся капот и багажник. Поэтому в общей сложности было изготовлено всего-то около 400 шт., 80% из которых – вишневого цвета. Несмотря на малый выпуск, Фиат 124 имел свою собственную упаковку и продавался свободно. Но это не помешало стать ему в настоящее время большой редкостью – мало у кого встретишь в коллекции этот раритет.

«Фиат» стал последней освоенной заводом металлической игрушкой. Первая половина 1980-х гг. ознаменовалась резкой сменой курса в выборе сырья – от металла всеобщее переходили на пластмассу, как более удобный и дешёвый материал. Начиная с 1982 г., на завод просто обрушилось огромное количество так называемых «рекомендаций» из Министерства, общая суть которых сводилась к следующему: «Необходимо в кратчайшие сроки найти альтернативную замену дорогостоящему цинково-алюминиевому сплаву». И действительно, использование этого материала требовало больших энергетических затрат и дорогостоящего оборудования. Хотя многие из руководства завода были против такого решения, изготовление металлических игрушек в конце 1984 г. было свернуто. Как всегда, нашёлся формальный повод

для этого: в сентябре в районах у станций метро «Семёновская» и «Электрозаводская» полностью меняли систему газоснабжения. Когда строили ГРП (газораспределительная подстанция), якобы забыли провести дополнительную газовую ветку на завод, т.е. её просто-напросто «обрезали». Сотрудники заводоуправления писали во все инстанции, но дело с мёртвой точки так и не сдвинулось. Оставшееся без промышленного газоснабжения, предприятие уже не могло использовать металллитие.

С этого момента вся продукция стала изготавливаться из пластмассы. Но это вовсе не означало, что интерес к пластмассовым моделям упал. В начале 1980-х гг. появляются интересные сборные модели в масштабе 1:24. Первая из них – паромобиль Стенли (Арт. Н-182МГ, Ц. 1 руб. 10 коп.) (фото 12). А вот на второй модели остановимся более подробно.

В 1983 г. запустили в производство сборную модель грузовика АМО-Ф15 (Арт. МГ-085-01-4794, Ц. 2 руб. 20 коп.) (фото 13). Своим появлением АМО-Ф15 обязан главному конструктору завода Бониславу Семеновичу Рутенбергу. Именно он стал инициатором её создания и лично скрупулёзно разрабатывал техническую документацию на модель. Говорят, что для этого он даже брал чертежи на ЗИЛе. Как бы там ни было, АМО-Ф15 действительно стал шедевром. Модель была прекрасно детализирована, присутствовали хромированные детали, в комплект даже входили две красные наклейки с надписью «1-ый АМО 1-ый». Первые комплекты были изготовлены из красной пластмассы, как и положено оригиналу. Но позже произошли перебои с поставкой необходимых красителей на завод и детали для сборки начали отливать из пластмассы других цветов: самым распространённым был голубой, но были также зелёный, жёлтый и даже розовый(!). Конечно, это всё не придавало оригинального вида «АМОшке», поэтому многие коллекционеры после сборки перекрашивали модель в красный цвет.

В 1985 г. появилась серия пластмассовых игрушек «Автомобили серии ЗИЛ» (фото 14). В неё входили «ЗИЛ-Грузовик» (почти ЗИЛ-130, только больно короткий), «ЗИЛ-Тягач» с бортовым полуприцепом (ЗИЛ-130В1 + ОдаЗ) и «тягач-трубовоз» (со съёмной трубой). Последний выпускался очень недолго. После передачи форм для производства в цех у станции метро «Динамо» от его выпуска отказались. Выглядели эти «модели» достаточно примитивно, но симпатично: у грузовика откидывался задний борт, а у тягача отцеплялся полуприцеп. Поскольку никто в то время ЗИЛов не делал, то некоторые коллекционеры ставили себе и такие на полочку, но только перед этим игрушки обрабатывались до приближённого состояния к «модели». Эти грузовички упаковывались в простенькие картонные коробочки, а с середины 1990-х гг. просто в полиэтиленовые пакетики с вкладышем. В это же время изменилась технология покраски облицовки радиатора: в советское время красили контур из пулвизатора по шаблону так, что предок получался, как у настоящего ЗИЛа, а после сдачи в аренду предприятием молярного цеха технологию упростили (теперь передок красили только по центру кисточкой).

В общем, 1980-е гг. можно характеризовать двойственно: отрицательным моментом стал принудительный отказ от металлической игрушки, а положительным – увеличение выпус-



Фото 10. «Аутобианки-Примула» практически не изменила своего вида с 1979 г.



Фото 11. Металлический Фиат 124 мог бы стать хорошей моделью... если бы не его короткая «жизнь»



Фото 12. Комплекты деталей модели «Паромобиль Стенли»



Фото 13. Набор для склеивания АМО-Ф15 не мог 100% претендовать на звание модели





Фото 14. Серию «ЗИЛов» часто можно было встретить в песочнице

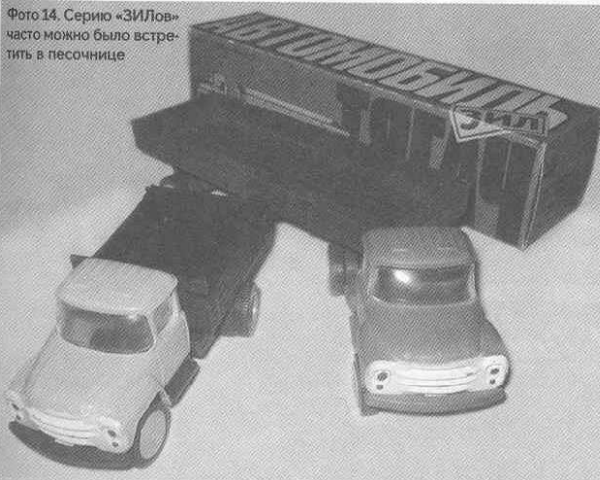


Фото 15. Изготовленная энтузиастами завода партия металлизированных «Мазерати-Мистраль» была подарена к юбилею завода работникам предприятия



Фото 16. «Последний из могикан» — Фиат 1100



Фото 17. Днища первых партий несколько различались по креплению шурупов (сверху — 1994 г., снизу — 1992 г.)

ка игрушек в 5 раз по сравнению с 1975 г. Завод выпускал до полусотни наименований игрушек ежедневным объёмом около 4500 шт. Для этого даже потребовалось строить новое помеще- ние склада готовой продукции. И это-то при-

том, что отгрузка продукции проходи- ла почти круглосуточно(!): ночью при- езжали троллейбусы КТГ-3 и, загрузив- шись под самую крышу, увозили игруш- ки на пл. Дзержинского (ныне Лубян- ская пл.). На следующее утро эти новые игрушки уже могли радовать детишек на витринах Центрального детского мира.

В марте 1988 г. отмечался 50-летний юбилей завода. В честь этого события для почетных сотрудников предприятия была выпущена ограниченная партия машинок Мазерати-Мистраль с полно- стью хромированным кузовом и наруж- ными деталями (фото 15). А 6 мая про- изошло объединение завода «Прогресс» и Московского завода пластмассовых иг- рушек «Малыш». Объединённое пред- приятие с этого времени называлось «Московское производственное объеди- нение по выпуску игрушек «Прогресс». Это позволило увеличить выпуск и рас- ширить ассортимент игрушек вдвое.

#### ПОСЛЕДСТВИЯ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

Производственное объединение «Про- гресс» в конце 1980-х гг. вошло в состав ВАО «Развитие» и стало называть фир- мой. Время перестройки не принесло ничего хорошего предприятию. Скорее даже наоборот. Производство устарело морально и физически.

Но в начале 1990-х гг. у «Прогресса» ещё были достаточно радужные пер- спективы: стали поступать заказы на иг- рушки со всех концов страны. Это по- зволило расширить ассортимент выпуска- емой продукции. Так, например, в 1992 г. был выпущен Фиат 1100 (№ А-9) (фото 16) — последний серийный ре- мейк, выпущенный в России и СНГ. Оборудование для изготовления этой модели было куплено у фирмы «Mebetoys» ещё в начале 1980-х гг. До- нецкой фабрикой игрушек, но там про- изводство не наладили и формы про- лежали до 1989 г., пока их не передали «Прогрессу».

Сигнальная партия появилась 10 июня 1992 г. На первых образцах Фиат 1100 шурупы, которыми приворачива- ли дно к кузову, «проваливались». Это было связано с тем, что изначально ита- льянские пресс-формы были предназ- начены для литья из металла и для сбор- ки планировали использовать короткие винтики. Для пластмассы же пришлось использовать шурупы-саморезы — вот они глубоко и проходили сквозь кузов. Поэтому было решено «нарастить» штатное место для головки шурупа (фото 17). Первоначально «Фиаты» име- ли хромированную фурнитуру, но уже в конце 1994 г. от этого полностью от- казались на всех ремейках, как и от колёс с шинами (их заменили цель- нопластмассовыми). В том же го- ду попытались заново запустить в производство Фиат 124

(пластмассовый аналог металлического 1981 г.) (фото 18). Форму переделали под литье из пластмассы, упростили салон. Но до серийного выпуска дело не дошло — не хоте- ли налаживать оборудование, ограничившись

лишь выпуском только 3 опытных образцов.

Пока отечественные игрушки были деше- ве иностранных, они пользовались достаточным спросом. Но вот во второй половине 1990-х гг. на российский рынок хлынули потоки дешё- вой китайской продукции. Такой конкуренции завод выдержать не смог. Оно и понятно: яр- кие цветные красители на китайских игрушках очень привлекали детей, а завод не мог исполь- зовать такие же (не позволяли ГОСТы). Всё дошло до абсурда: импортные товары беспре- пятственно проходили гигиенические экспере- тизы и сертификацию, хотя и содержали очень вредные фенольные добавки, а заводская про- дукция, изготовленная по ГОСТу — нет. В итоге наши игрушки, при внешнем сравнении с ки- тайскими, не выдерживали никакой критики, но зато были экологически чистыми. Но кого это тогда волновало? Если ребёнку нравится, неужели родители не купят?!

Всё это привело к резкому снижению спро- са. Предприятие было вынуждено искать зака- зы «на стороне», чтобы остаться «на плаву». В результате, на заводе кроме всего прочего, освоили производство вешалок для одежды, пла- стмассовых подставок для номерных знаков, пластмассовые плафоны на фары для «Икару- сов» (по заказу 10-го автобусного парка) и мно- гое другое. А вот производство игрушек при- шлось сокращать, как нерентабельное. Из спи- ска выпускаемой продукции исчезли склеиваю- щиеся модели самолетов «Джэвелин», пропала сборная «Древнерусская крепость».

Но до недавнего времени заводу ещё уда- валось поддерживать производство игрушек, не- смотря на большое количество «левых» зака- зов, которые были намного выгоднее продук- ции основного профиля предприятия. Однако кардинально ситуация изменилась в начале 2005 г., когда новый хозяин завода решил изменить его профиль.

С июня 2005 г. производство было полно- стью остановлено. Всё когда-то заканчивается: теперь 70-летняя история завода получила свой логический конец, и продолжения ей, увы, уже не будет.

*Автор выражает глубокую благодарность сотрудникам ЗАО «Прогресс» за помощь в подготовке статьи, а в особенности главному технологу завода Валентине Владимировне Шумиловой за неоценимую помощь в подборке материала, без чего не получилась бы эта ста- тья. Спасибо всем тем, кто не пожалел време- ни прочитать её от начала до конца!*

*Отдельная признательность Алексею Гребен- цикову за предоставление фотоматериалов. Иллюстрации в статье из его коллекции и ар- хива автора*



Фото 18. Нереализованный проект пластмассового Фиат 124 так и остал- ся в 3 экз.

# Schuco

## THE LEGEND IN TOYS

Дорогие друзья!

Сегодня мы публикуем план выпуска моделей на 2006 г. любезно предоставленный нам фирмой Schuco. К сожалению, полностью описать фотографии всех новинок нам не позволяет площадь журнала.

В этом году фирма Schuco начинает изготовление серии военных автомобилей по весьма демократичной цене. Среди них и модель нашего ГАЗ-67Б.

Также начнется производство моделей мотоциклов в масштабе 1:43 в серии «Schuco Junior Bikes», что до настоящего времени было большой редкостью.

В последнее время среди российских коллекционеров появился значительный интерес к собиранию моделей в масштабе 1:72, что также нашло своё отражение в нашей публикации.

### Schuco Miniature models



BMW 3.0 CSI yellow Schuco 02195



BMW 503 Cabrio Softtop blue Schuco 02245



BMW 503 Coupe graphite Schuco 02244



BMW Isetta with trailer and holidaying family Schuco 02097



Hanomag Kommissbrot with box body braun Schuco 02972

Hanomag Kommissbrot with opening cover beige-brown (new color) Schuco 02962  
Mercedes 300SL #417 Mille Miglia 1955 Schuco 02455

Opel Ascona A #3 Rally Irmscher 1973 Schuco 02656

Opel Ascona B amber-ochre Schuco 03292

Opel Ascona B signal blue Schuco 03291

Opel Commodore B Coupe #22 Rally Irmscher Schuco 02776



Opel Olympia Caravan remogrey (new color) Schuco 02664

Opel Senator A green Schuco 03301

Opel Senator A yellow Schuco 03302

Volkswagen Beetle with split window blue (new color) Schuco 02695

### Schuco Delivery Vans

Ford Taunus Transit FK1000 box van «Hor zu» Schuco 03194



Ford Taunus Transit FK1000 camper van Schuco 03203



Ford Taunus Transit FK1000 pick-up grey Schuco 03205

Hanomag L28 box van «Fulda Reifen» Schuco 02934

Tempo Dreirad «Fulda Reifen» with tyre load Schuco 02057



Tempo Matador low-loader red Schuco 03325



Tempo Matador pick-up blue Schuco 03320

Tempo Matador pick-up with tarpaulin «Schenker & Co.» Schuco 03321

Volkswagen Beetle with split window gallery «Nostalgie» Schuco 02696



Volkswagen Diorama T1 pick-up «Tiefbauamt» with figures Schuco 02599

Volkswagen T1 box van «Welt am Sonntag» Schuco 02579

Volkswagen T1 Bus «Dalli» green-beige Schuco 02719



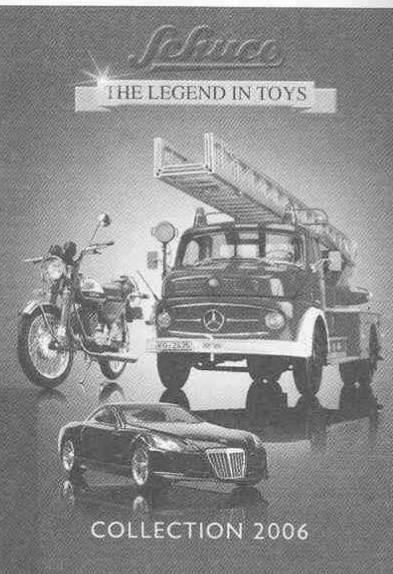
Volkswagen T1 Bus Samba red-white (new color) Schuco 03081

Volkswagen T1 Diorama «Berliner Morgenpost» Bus and box van Schuco 03361

### Schuco JUNIOR LINE



COLLECTION 2006



COLLECTION 2006

ladder Metz DL22 «Feuerwehr Munnerstadt» Schuco 03265

Mercedes L322 pick-up with tarpaulin «Feuerwehr Donauworth» Schuco 03263

Mercedes Unimog 406 with Minimax fire engine facilities «Werk-Feuerwehr Pikington» Schuco 03157

Volkswagen T2a fire with Glatz turnable ladder «Feuerwehr Albig» Schuco 03341

### Schuco Police

Opel Kadett B Polizei Schuco 02943

Opel Kapitän Polizei 1956 Schuco 02636

### Schuco Red Kreuz

Hanomag L28 box van «Rotes Kreuz» Schuco 02933

Mercedes Unimog 406 pick-up «BRK Straubing» Schuco 03156

Volkswagen T1 Bus «DLRG» with rubber dinghy Schuco 02701

### Schuco Figure Sets

Holidaying family Schuco 03909

Road workers Schuco 03908

### Schuco Historic Tractor Models



Claas Hercules combine harvester silver Schuco 02987

Deutz F1 M414 with 2-axle trailer and Figure Schuco 02884

Fendt Farmer 2S with closed roof Schuco 02876



Hanomag ST100 tractor with 2-axle trailer and Hanomag R40 Tractor Schuco 02894

MAN 4S2 with closed roof Schuco 02755

Porsche Diorama Diesel «Junior K» with haymaker Schuco 02616

Schluter DS15 grey Schuco 03285

Unimog 411 with «Nuller Mittelalt» trailer «Warsteiner» Schuco 03272

Unimog U300 blue (new color) Schuco 04644

### Schuco Modern range Models

Audi Q7 black Schuco 04752

Audi Q7 red Schuco 04751



Mercedes L322 fire engine with rotation



Maybach Exelero Concept Car Schuco 04841  
Opel Ascona A Tuning version Schuco 02657  
Porsche Cayman S blue met. Schuco 04742



Porsche Cayman S red Schuco 04741  
Volkswagen Beetle with split window «Brezel» Tuning version Schuco 02697  
Volkswagen T1 box van Tuning version Schuco 03982

**Schuco Military Series**

Ansaldo AB41 Italy 1942 Schuco 3246375



Camionetta Morris UK 1941 Schuco 3246366  
Centaurio Italy 1992 Schuco 3246389  
Fiat Iveco 6614 Italy 1993 Schuco 3246385



GAZ-67B USSR 1945 Schuco 3246372  
Hummer «Desert Storm» US 1991 Schuco 3246373  
Lancia Ansaldo 1ZM Italy 1939 Schuco 3246380



Lancia Lince Italy 1944 Schuco 3246365  
Land Rover 110 UK 2000 Schuco 3246382  
LAV 25 Piranha TUA US 2003 Schuco 3246388  
LAV 25 Piranha US 1991 Schuco 3246378  
M20 Armored Utility Car US 1944 Schuco 3246369



M21(M3A2) Half Track US 1945 Schuco 3246379  
M3 Cun Motor Carriage 1944 Schuco 3246384  
Opel Blitz Wehrmacht Germany 1944 Schuco 3246374  
Panhard 178 France 1842 Schuco 3246368  
Panhard EBR France 1963 Schuco 3246386



Panhard VAB France 1998 Schuco 3246383  
Panhard VBL France 1990 Schuco 3246371  
Sd.Kfz. 231 Germany 1944 Schuco 3246376  
Sd.Kfz. 234/2 Puma Germany 1944 Schuco 3246377



Sd.Kfz. 251 «Stuka zu Fuss» Germany 1944 Schuco 3246387



Sd.Kfz. 251 Germany 1941 Schuco 3246381  
Shariana Italy 1942 Schuco 3246364  
TPZ1 Fuchs Germany 1998 Schuco 3246390  
Trattore TL37 Italy 1942 Schuco 3246367  
Volkswagen Schiimmwagen Wehrmacht Germany 1944 Schuco 3246363



Willys Jeep «Liberation de Paris» US 1944 Schuco 3246362

**Schuco Junior Line 1:43**



BMW Isetta Schuco Junior 27249  
BMW Z4 Schuco Junior 27252  
Jaguar Mk.II Rennversion #7 Schuco Junior 27262  
Lamborghini Gallardo Polizia Schuco Junior 27248



Lamborghini Gallardo R-GT Schuco Junior 27251  
Land Rover Series III 109 Fenstervariante Schuco Junior 27259  
Land Rover Defender Schuco Junior 27261  
Mercedes SL500 Schuco Junior 27264  
Mercedes 300SL Rennversion #8 Schuco Junior 27257  
Volkswagen Beetle «simili» Schuco Junior 27241  
Volkswagen Beetle «Tubes» Schuco Junior 27242  
Volkswagen Beetle blue Schuco Junior 27254  
Volkswagen Beetle cabriolet «Lufthansa» Schuco Junior 27256



Volkswagen T1 box van Schuco Junior 27253



Mercedes Axor semi-remorque «DFDS Transport» Schuco Junior 3400054  
**Schuco Junior Bikes 1:43**



BMW R75 Schuco Junior Bikes



Zundapp KS750 Schuco Junior Bikes



BMW R25/3 Schuco Junior Bikes



Yamaha XV1000 Virago Schuco Junior Bikes

Yamaha Roadstar XV1600 Schuco Junior Bikes

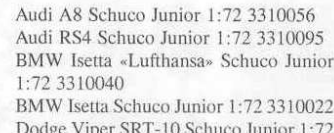
BMW Mountain bike Schuco Junior Bikes  
BMW F650GS Schuco Junior Bikes  
BMW R1200C Schuco Junior Bikes  
BMW R1100RT Schuco Junior Bikes  
**Schuco Junior 1:72**



Aston Martin DB7 Schuco Junior 1:72 3310049



Audi A6 Schuco Junior 1:72 3316341



Audi A8 Schuco Junior 1:72 3310056  
Audi RS4 Schuco Junior 1:72 3310095

BMW Isetta «Lufthansa» Schuco Junior 1:72 3310040

BMW Isetta Schuco Junior 1:72 3310022

Dodge Viper SRT-10 Schuco Junior 1:72 3310091

Ford Capri RS Schuco Junior 1:72 3310030

Ford Fiesta Schuco Junior 1:72 3316342  
Ford GT Schuco Junior 1:72 3310086  
Ford Mustang GT Schuco Junior 1:72 3310087

Hummer H2 SUT Schuco Junior 1:72 3310084

Lancia Delta HF Integrale Schuco Junior 1:72 3316343



Land Rover Defender Schuco Junior 1:72 3310043



Land Rover Freelander Schuco Junior 1:72 3310047



Land Rover New Discovery Schuco Junior 1:72 3310044

Land Rover Serie III 109 UN Schuco Junior 1:72 3310032



Mazda MX5 Schuco Junior 1:72 3310052



Mazda PX8 Schuco Junior 1:72 3310048  
Mercedes E-klasse E55 Schuco Junior 1:72 3310096



Mercedes G-klasse Schuco Junior 1:72 3310046

Opel GTC Schuco Junior 1:72 3310089

Opel Speedster Schuco Junior 1:72 3310088

Opel Vectra GTS Schuco Junior 1:72 3310090



Porsche GT Schuco Junior 1:72 3310058

Volkswagen Beetle «ADAC» Schuco Junior 1:72 3310053

Volkswagen Beetle cabriolet «Lufthansa» Schuco Junior 1:72 3310033

Volkswagen New Beetle cabriolet Schuco Junior 1:72 3316347

Volkswagen T1 Samba «Love and Peace» Schuco Junior 1:72 3316353

Volkswagen T1 Transporter box van Schuco Junior 1:72 3310038

Volkswagen W12 Nardo Schuco Junior 1:72 3310093

Volvo V50 Schuco Junior 1:72 3316315

\* Поджирным отмечены уже выпущенные модели



## Уважаемые господа Коллекционеры!

Два последних года мы старались подробно анонсировать, а затем и полностью выполнять все заявленные новинки. Это не всегда удавалось. Мешали незапланированные коммерческие проекты. Теперь, дабы не вводить в заблуждение уважаемых коллекционеров, мы анонсируем новинки лишь на три месяца вперед. Появление их гарантируем. Если же Вас интересует более отдалённая перспектива, то сообщаем, что у нас имеется «стратегический» план, состоящий из около 1000 моделей. Он вряд ли останется без изменений, и поэтому приводить его мы не будем. Что же касается приблизительного плана на 2006 г., то он таков:

- БАЗ 2215 «Дельфин» – украинский вариант маршрутки на базе «ГАЗели»;
- АТУЛ АЛЗ – укороченный вариант АТУЛ АЛ2;
- АТУЛ «Люкс» – удлиненный вариант АТУЛ АЛ2, только с местами для сидения;
- РАФ 251П – пикап на базе самого раннего РАФа;
- ГАЗ-19 – почтовый фургон (4х2);
- ПМГ-6 и ПМГ-21 – пожарные цистерна и насос на базе ранних ГАЗ-51;
- Икарus 263.00 – ранняя версия удлиненного до 12 м городского Икарus 260.
- Семейство моделей Setra серии «100», а именно:  
Setra S 80 – самая короткая модификация шириной 2,3м;  
Setra S 80В – то же, но шириной 2,5м;  
Setra S 120Н – 10-метровый с высоким уровнем пола;  
Setra S 120Р – то же, но с пониженным полом и остеклением скатов крыши;
- Setra S 130Е – пригородный 11-метровый;
- Setra S 140SE – городской;
- Setra S 150Р – 12-метровый со средним уровнем пола;
- Setra S 150 Рапотага – полуторатажный, люксовая модель (по типу наших Кгирр-Аеро);
- Setra SG 180SU – пригородный особо большой сочленённый («гармошка»);
- Setra SG 180SE – городской особо большой сочленённый;
- МСI-12 – наследник МСI-9.  
(По-видимому, освоение этого семейства растянется на несколько лет).
- Eagle 05 – американский аналог Setra Golden Eagle;
- AN SL192 – городской автобус, широко известный и на территории СНГ;
- Buessing Преффект 11 – укороченный вариант Преффекта 13;
- Magirus M170 S11 – аналогичный Bussing 11;
- A-092 «Богдан» – известная и в России модель украинского автобуса;
- ПАЗ-4230у «Аврора» – удешевлённая версия серийной «Авроры»;
- ИЖ-21261 «Fabula» – универсал на базе «Оды»;
- Икарus 260.37 – модификация модели Икарus 260 с тремя двухстворчатыми поворотными дверьми;
- РАФ-977к – ранний «неоффрированный» вариант ЕрАЗ-762В;
- ЕрАЗ-762ВДП – «комби» с двухрядной кабиной на базе ЕрАЗ-762В;
- ЛиАЗ-677В – однодверная модификация для перевозки экскурсантов;
- ГАЗ-03-30 – хлебный фургон;
- АВ-1 – автовышка на базе ГАЗ-51.

Наконец, в 2006 г. появятся первые модели семейства ПАЗ-672 и ПАЗ-3205. Задержка с их выпуском связана с желанием уделить этим машинам повышенное внимание. Ещё более серьёзно мы подходим к освоению семейства ЛАЗ-695 ранних выпусков, но, по-видимому, они появятся не ранее, чем в 2007 г.

Обращаем внимание коллекционеров, что в ближайшее время будут заменены на более совершенные (в смысле качества исполнения и исходной мастер-модели) популярные МТБ-82М, МТБ-82Д, ГЗТМ-56 и некоторые другие.

Кроме того, вновь созданное подразделение Vector-Plus будет заниматься изготовлением моделей из высококачественных композитных пластмасс. Первая ласточка – хорошо известный микроавтобус «Старт», который, между прочим, и в реальной жизни был не металлическим. Уже готов американский 8-дверный «Чеккер-азробус», разрабатывается рекордный ЗИЛ-112С. Из новинок, появившихся в первые дни нового года,

можно назвать полуторатный ГАЗ-56, автолестницу АЛГ-18(52)-Л2, Setra S150Н (первая модель в семействе Setra 100).

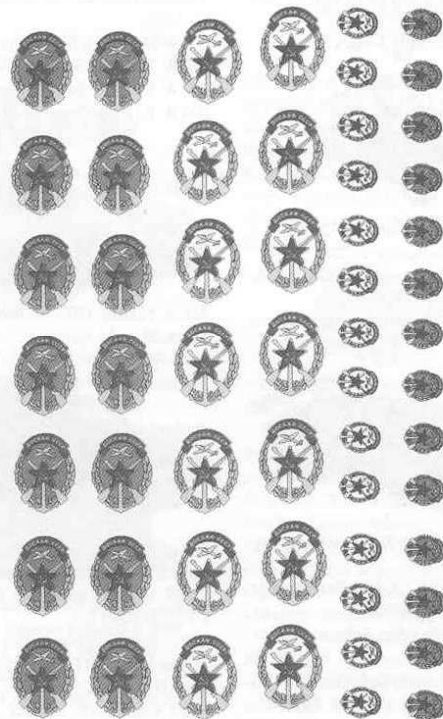
## Vector-models

Как сообщили нам из компании VM.M Co. Ltd. (Санкт-Петербург, www.vmmmodels.ru), являющейся официальным и эксклюзивным дистрибьютером фирмы IST (владелец брендов IXO и J-Collection, www.premium-collectibles.com) в 2006 г. планируются к производству следующие модели:

- IST001 Trabant 1.1 (1991)
- IST002 GAZ-21 «Volga» (1956)
- IST003 GAZ-M20 «Pobeda» (1949)
- IST004 Wartburg 311-1 limousine (1957)
- IST005 Zastava 750 (1964)
- IST006 Melkus RS1000 (1972)
- IST007 Dacia 1300 (1970)
- IST008 Trabant 601 universal (1965)
- IST009 GAZ-3110 «Volga» (1997)
- IST010 EMW 340-2 limousine (1950)
- IST011 Tatra 603/1 (1970)
- IST012 VAZ-2103 «Lada» (1973)
- IST013 Trabant P50 limousine (1959)
- IST014 Warsaw M20 (1963)
- IST015 GAZ-69 (1954)
- IST016 Barkas B1000 minibus (1956)
- IST017 GAZ-3110 «Volga» Police (1999)
- IST018 Moskvitch-402 (1958)
- IST019 IFA F9 (1953)
- IST020 Wartburg 311-1 kombi (1962)
- IST021 UAZ-450 van (1960)
- IST022 Sachsenring P240 (1958)

В более отдалённой перспективе выпуск следующих моделей:

- GAZ-21 «Volga» station wagon
- Wartburg 353 sedan
- GAZ-12 ZIM
- AMZ P70
- VAZ-2101 «Lada»
- ZAZ-966 «Zaporozhets»
- UAZ-469
- GAZ-24 «Volga» sedan
- Moskvitch-400



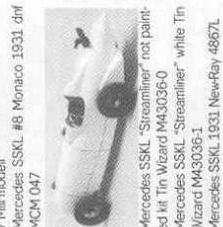
## Уважаемые коллекционеры!

Используя этот комплект наклеек вы сможете пополнить свою коллекцию моделью автомобиля «ДОСААФ СССР». Маленькие знаки для моделей ГАЗ-24, Москвич, ВАЗ; большие – для моделей УАЗ, РАФ.

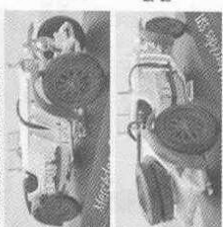
**RASMA MODELS**  
e-mail: rasmak@mail.ru

- Porsche 911 Turbo 1980 yellow Minichamps 430069110
- Porsche 911 Turbo 2005 green metallic Minichamps 430069310
- Porsche 911 Turbo cabriolet 2005 green metallic Minichamps 400062732
- Porsche 911GT3-RSR Presentation 2003 white Minichamps 400036400
- Porsche 911RS 1995 green Minichamps 430065106
- Porsche 914/6 1970 green Minichamps 400065060
- Porsche 916 1971 black Minichamps 400066060
- Porsche 924 Autobahnpolizei Dusseldorf Minichamps 400062190
- Porsche 944 cabriolet 1991 black Minichamps 400062232
- Porsche 959 1987 white Minichamps 400062524
- Porsche 968 cabriolet 1994 silver Minichamps 400062332
- Porsche 968CS 1993 grey metallic Minichamps 400062322
- Porsche Boxster 2002 green metallic Minichamps 400062034
- Porsche Boxster S 2005 black metallic Minichamps 400065630
- Porsche Cayman S 2005 red Minichamps 400065620
- Ralt RT3 Toyota British Champion 1983 Minichamps 540834311
- Renault Alpine A310 1976 copper Minichamps 400113500
- Renault Fuego 1983 blue metallic Minichamps 400113520
- Scania LB110 kofferzug „Pepsi“ Minichamps 499123840
- Scania LB1115 kofferstetzelzug „Lamburger Spedition“ Minichamps 499123880
- Scania R420 Kahlstetzelzug „Schnai“ Minichamps 499123940
- Setra S8 bus 1951 brown/beige Minichamps 439030087
- Shelby Cobra Mk.I 1962 blue Minichamps 400146530
- Toyota Avensis 2002 green metallic Minichamps 400166212
- Toyota Aygo 2005 silver Minichamps 400166400
- Toyota Celica 1975 red Minichamps 400166421
- Toyota Celica 1975 silver Minichamps 400166420
- Toyota Celica Fastback 1975 blue metallic Minichamps 400166471
- Toyota Celica Fastback 1975 yellow Minichamps 400166470
- Toyota Corolla Verso 2004 green metallic Minichamps 400166361
- Toyota Prius 2004 black Minichamps 400166301
- Toyota Yaris 2005 red Minichamps 400166500
- Triumph Spitfire Mk.IV 1974 green Minichamps 400132530
- Triumph TR6 1968 white Minichamps 430132575
- Volkswagen 1200 „Sinalco“ Minichamps 431051205
- Volkswagen 1200 Export 1951 blue Minichamps 431051204
- Volkswagen 1200 Export 1951 Feuerwehr Dortmund Minichamps 431051290
- Volkswagen 1302 1970 black Minichamps 430055007
- Volkswagen 1302 cabriolet 1970 red Minichamps 430055040
- Volkswagen 1303 1972 blue metallic Minichamps 430055111
- Volkswagen 1303 1972 Polizei Braunschweig Minichamps 430055190
- Volkswagen 1303 1972 white Minichamps 430055110
- Volkswagen 1303 cabriolet 1972 light blue Minichamps 430055140
- Volkswagen 181 1969 white/black Minichamps 430050034
- Volkswagen Bora Variant 1999 black Minichamps 430058212
- Volkswagen Caddy 2003 silver Minichamps 400053101
- Volkswagen Corrado 1990 red Minichamps 400055600
- Volkswagen Golf 1974 green Minichamps 400055100
- Volkswagen Golf 1985 blue Minichamps 400054100
- Volkswagen Golf 1993 red Minichamps 400055500
- Volkswagen GOLF 1997 white Minichamps 430056061
- Volkswagen Golf cabriolet 1980 YELLOW Minichamps 400055130
- Volkswagen Golf GTI 1977 red Minichamps 400055170
- Volkswagen Golf GTI 1985 silver Minichamps 400054120
- Volkswagen Golf II „THW“ Minichamps 400054190
- Volkswagen Golf R32 2005 red Minichamps 400054500
- Volkswagen Golf Variant 2000 blue metallic Minichamps 430056014
- Volkswagen Hebmueller Cabriolet 1949 black/yellow Minichamps 430052135
- Volkswagen Hebmueller Cabriolet 1949 brown/cream Minichamps 430052136
- Volkswagen Karmann Ghia 1960 1966 orange Minichamps 430050225
- Volkswagen Karmann Ghia cabriolet 1957 yellow Minichamps 430051042
- Volkswagen Karmann Ghia coupé 1955 red Minichamps 430051027
- Volkswagen Passat 1975 green Minichamps 400054201
- Volkswagen Passat 2005 black Minichamps 400054000
- Volkswagen Passat Variant 1975 yellow Minichamps 400054211
- Volkswagen Passat Variant 2005 red Minichamps 400054010
- Volkswagen phaeton Gerhard Schröder Minichamps 439051000
- Volkswagen Polo 2005 red Minichamps 400054400
- Volkswagen T1 kastenwagen „Carlsberg“ Minichamps 430052209
- Volkswagen T1 kastenwagen „Sinalco Kola“ Minichamps 430052207
- Volkswagen T1 kastenwagen 1963 „Porsche“ Minichamps 430052206
- Volkswagen T1 kastenwagen 1963 „Tuborg“ Minichamps 430052208
- Volkswagen T1 kastenwagen 1966 Feuerwehr Solingen Minichamps 430052270
- Volkswagen T1 Samba bus 1963 „Story“ Minichamps 430052304
- Volkswagen T2 bus 1972 white/blue Minichamps 400053001
- Volkswagen T2 van 1972 „Shell Kundendienst“ Minichamps 400053062
- Volkswagen T2 pritsche 1972 „Sinalco“ Minichamps 400053201
- Volkswagen T2 pritsche 1972 green Minichamps 400053202
- Volkswagen T2 pritsche Feuerwehr Dortmund Minichamps 400053290
- Volkswagen T3 bus 1979 green Minichamps 400055000
- Volkswagen T3 kastenwagen 1979 white Minichamps 400055060
- Volvo 121 Amazon 1959 Polis Minichamps 430171090
- Volvo 121 Amazon 1966 break green Minichamps 430171012
- Volvo 121 Amazon 1966 break red Minichamps 430171014
- Volvo 121 Amazon 1966 green Minichamps 430171005
- Volvo 240GL 1986 gold Minichamps 400171400
- Volvo 240GL 1986 red Minichamps 400171411
- Volvo 240GL 1986 silver Minichamps 400171401
- Volvo 240GL 1986 silver Minichamps 400171410
- Volvo 480ES 1986 black Minichamps 400171520
- Volvo P1800ES 1971 white Minichamps 430171670
- Volvo P1800S 1969 dark red Minichamps 430171680
- Volvo S40 2003 silver Minichamps 400171202
- Volvo S60R 2003 silver Minichamps 400171362
- Volvo V70 2000 gold metallic Minichamps 430171215
- Volvo V70 Politie Minichamps 430171896
- Volvo XC90 2003 red Minichamps 400171372
- Wartburg 311 1958 Volkspolizei Minichamps 430015990
- Wartburg A312 1958 red/white Minichamps 430015906
- Wartburg A312 cabriolet 1958 blue/white Minichamps 430015995
- Wartburg A312 coupe 1958 green/white Minichamps 430015922

Mercedes SSK 1927 RIO 80  
Mercedes SSK opens 1928 Gama 1187  
Mercedes SSK 48 Monaco 1931 dnf  
MCM 047



Mercedes SSK "Streamliner" Prinz modell  
7 Mill modell  
Mercedes SSK "Streamliner" not painted  
Mercedes SSK "Streamliner" white Tin  
Mercedes SSK 1931 New-Ray 4867L

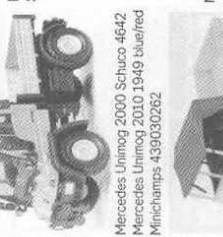


Mercedes SSKL Soledo 4034  
Mercedes SSKL Mile Miglia 1931 RIO  
SLOOL  
Mercedes SSKL Puch Swiss-Mini  
Mercedes STLF 5000/3000 (Hellas)  
Kimmeria 14-71  
Mercedes T1 minibus Polite Belgie Car-  
arama 4-61620X  
Mercedes T1 truck Emergency Ambu-  
lance GB Caparama 4-61030X  
Mercedes Touriste 1909 RIO17  
Mercedes Transporteur course 1964  
CMC 036K  
Mercedes Travego bus "Alemannia  
Aachen" Minichamps 439030182  
Mercedes Travego bus 2000 "Buehrer"  
Minichamps 439030181

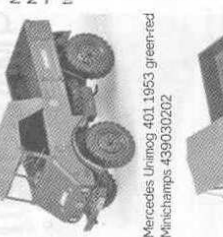


Mercedes Travego bus 2000 Ivory Minichamps 439030180  
Mercedes Tropfenwagen Tinwizard n431068

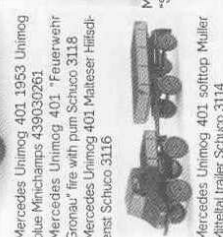
Mercedes Unimog f1880 Paris-Dakar support vehicle "Courte-Paille" Petit Navire  
Mercedes Unimog 1300 Gubakh Workshop  
Mercedes Unimog 1300L Truck 1976  
Minichamps 439033020



Mercedes Unimog 2000 Schuco 4642  
Mercedes Unimog 2010 1949 blue/red  
Minichamps 439030262

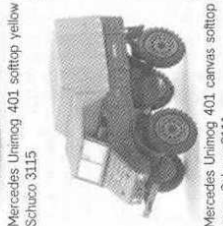


Mercedes Unimog 401 1953 green/red  
Minichamps 439030202  
Mercedes Unimog 401 1953 Standard  
Mercedes Unimog 401 1953 yellow Minichamps 439030261  
Mercedes Unimog 406 "Snako" Schuco 3153  
Mercedes Unimog 406 truck softtop  
camouflage Schuco 3152



Mercedes Unimog 401 softtop Muller  
Mittellal trailer Schuco 3114  
Mercedes Unimog 401 Schuco 3113

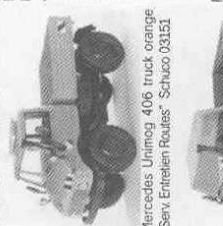
Mercedes Unimog 401 softtop yellow  
Schno 3115



Mercedes Unimog 401 canvas softtop  
green Schuco 3111



Mercedes Unimog 401 1953 unimog  
green Minichamps 439030260  
Mercedes Unimog 401 1953 yellow Minichamps 439030261  
Mercedes Unimog 406 "Snako" Schuco 3153  
Mercedes Unimog 406 truck softtop  
camouflage Schuco 3152



Mercedes Unimog U300 winter road  
clearance Schuco 09643

Mercedes Unimog 406 with softtop cab  
Schno 03155  
Mercedes Unimog 411 truck Schuco  
03271  
Mercedes Unimog Avette Fire Brigade  
Solido SOA203289  
Mercedes Unimog FF Fire Brigade Solido SOA203279  
Mercedes Unimog U1300 Gafle GF8801  
Mercedes Unimog U1300L Bache kit  
Gafle GF8801K



Mercedes Unimog U140 green NZG  
371/30  
Mercedes Unimog U140 orange NZG  
371/65  
Mercedes Unimog U140 W/D view cab  
NZG 371  
Mercedes Unimog U300 2000 green  
Cararama 4-90860  
Mercedes Unimog U300 2000 orange  
Cararama 4-90840  
Mercedes Unimog U300 2000 red Cararama 4-90880  
Mercedes Unimog U300 2000 & Excavator Cararama 482-001  
Mercedes Unimog U300 2000 & Follitt Truck Cararama 482-002  
Mercedes Unimog U300 2000 & New Mini Cooper Polite Cararama 484-001  
Mercedes Unimog U300 2000 & Range Rover 4.6HSE Cararama 484-002  
Mercedes Unimog U300 2000 yellow Cararama 4-90870

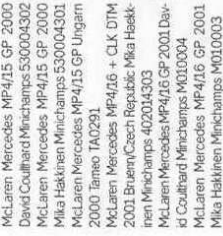


Mercedes Unimog U300 orange NZG  
465/65  
Mercedes Unimog U300 green Schuco 4641  
Mercedes Unimog U300 red NZG 465/10  
Mercedes Unimog U300 silver grey NZG 465/58



Mercedes Unimog U300 red NZG 465/10  
Mercedes Unimog U300 silver grey NZG 465/58

stop: diorama world champion Mika Hakkinen Minichamps 343100046  
McLaren Mercedes MP4/14 GP 1999  
David Coulthard Minichamps M990002  
McLaren Mercedes MP4/14 GP Japan 1999 Tampo TA0281  
McLaren Mercedes MP4/14 GP Spain 1999 Tampo TA0276  
McLaren Mercedes MP4/15 GP Malaysia Vin 2003 "Team McLaren" Kimi Raikkonen Minichamps 530004326  
David Coulthard Minichamps 530004302  
McLaren Mercedes MP4/15 GP 2000  
Mika Hakkinen Minichamps 530004301  
2000 Tampo TA0291  
McLaren Mercedes MP4/16 & CLK DTM 2001 Bruant/Czech Republic Mika Hakkinen Minichamps 402014303  
McLaren Mercedes MP4/16 GP 2001 David Coulthard Minichamps M010004  
McLaren Mercedes MP4/16 GP 2001 Mika Hakkinen Minichamps M010003  
Minichamps 530024399  
McLaren Mercedes MP4/17 GP 2002 David Coulthard Minichamps M020003  
McLaren Mercedes MP4/17 GP 2002 Kimi Raikkonen Minichamps M020004  
McLaren Mercedes MP4/17 GP Australia 2003 "Team McLaren" Kimi Raikkonen Minichamps 530004306  
McLaren Mercedes MP4/17 David Coulthard Minichamps 530024303  
McLaren Mercedes MP4/17 Kimi Minichamps 530024304  
McLaren Mercedes MP4/17 David Coulthard Minichamps 530034304  
McLaren Mercedes MP4/17 GP Australia 2003 David Coulthard Minichamps 530034305  
McLaren Mercedes MP4/17 GP Australia 2003 David Coulthard Minichamps 530044305



McLaren Mercedes MP4/18 FI Test 2003 Kimi Raikkonen Minichamps 530034318  
McLaren Mercedes MP4/18 FI Test 2003 Kimi Raikkonen Minichamps 530034315  
McLaren Mercedes SLR 2003 dark silver Minichamps 400033022  
McLaren Mercedes SLR coupe 2003 black Minichamps 400033021  
McLaren Mercedes SLR coupe 2003 silver Minichamps 400033020  
Mercedes "BP Vanelles" Elgor 110980  
Mercedes "Knights Of Old" Livery Cararama  
Mercedes "Mannheim" roadster 1931  
Mercedes "Mannheim" 1/22  
Mercedes "Mannheim" roadster 1931 not painted kit Tin Wizard M43061-0  
Mercedes "Mannheim" 1/22  
Mercedes "Mannheim" roadster 1931 white Tin Wizard M43061-1  
Mercedes "Mercedes Originale" Elgor 110989  
Mercedes 100 "Telefonica" Doorkey 101T  
Mercedes 100 Corros Doorkey 101C  
Mercedes 100 fourgon AHC 004  
Mercedes 1113 1966 Grande Echelle Pompiers Minichamps 031070  
Mercedes 1113 Cisterna green/white Metosul 143  
Mercedes 1113 Cisterna orange Metosul 145  
Mercedes 1113 Plane dunkelgrun Metosul 143



McLaren Mercedes MP4/17 GP Australia 2003 David Coulthard Minichamps 530034305  
McLaren Mercedes MP4/17 GP Australia 2003 David Coulthard Minichamps 530044305  
Mercedes 100 "Telefonica" Doorkey 101T  
Mercedes 100 Corros Doorkey 101C  
Mercedes 100 fourgon AHC 004  
Mercedes 1113 1966 Grande Echelle Pompiers Minichamps 031070  
Mercedes 1113 Cisterna green/white Metosul 143  
Mercedes 1113 Cisterna orange Metosul 145  
Mercedes 1113 Plane dunkelgrun Metosul 143

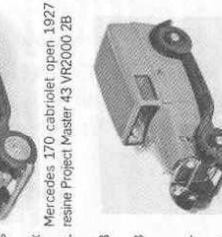


McLaren Mercedes MP4/17 Tiam Minichamps 530044306  
McLaren Mercedes MP4/17 GP Australia 2003 Kimi Raikkonen Minichamps M030006  
Mercedes 130H kubbelsitzwagen 1943 B Modell 20  
Mercedes 1336AK 4601 Paris-Dakar 1987 "Pioneer-Camel" support truck G-Groene Petit Navire  
Mercedes 150 Sport 1937 Avd Model 431068

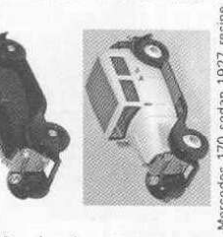
Mercedes 170 (W15) 1931-1936 black  
Budj BU0016-2  
Mercedes 170 (W15) 1931-1936 white  
Budj BU0016-1  
Mercedes 170 Barline black/cream Sun  
Star Vitesse 28501  
Mercedes 170 black Sun Star Vitesse  
28500



Mercedes 170S Sedan 1949-1952 red  
Tin Wizard M43047-1  
Mercedes 170V 1943 DeAgostini  
01668  
Mercedes 170V Afrika Korps Vitesse  
01668  
Mercedes 170V Afrika Korps with camouflage Vitesse R011  
Mercedes 170V Berlinne "Polster" Schuco 02364  
Mercedes 170V blue Schuco 2366



Mercedes 170V cabriolet beige/red  
Schno 2434  
Mercedes 170V cabriolet closed 1938  
black Schno 2461  
Mercedes 170V cabriolet closed 1939  
Schno 02461/3  
Mercedes 170V cabriolet dark blue  
Schno 2433  
Mercedes 170V cabriolet dark grey  
Schno 2431  
Mercedes 170V cabriolet closed green  
Schno 2462  
Mercedes 170V cabriolet closed grey  
Schno 2463  
Mercedes 170V combi "Continental" Vitesse 0299  
Mercedes 170V Fire Frankfurt Vitesse 0162  
Mercedes 170V fourgon "Deutsche Reichspost" Schno 2253



Mercedes 170V cabriolet closed 1938 black Schno 2461  
Mercedes 170V cabriolet closed 1939 Schno 02461/3  
Mercedes 170V cabriolet dark blue Schno 2433  
Mercedes 170V cabriolet dark grey Schno 2431  
Mercedes 170V cabriolet closed green Schno 2462  
Mercedes 170V cabriolet closed grey Schno 2463  
Mercedes 170V combi "Continental" Vitesse 0299  
Mercedes 170V Fire Frankfurt Vitesse 0162  
Mercedes 170V fourgon "Deutsche Reichspost" Schno 2253



**КОМПАКТ-ДИСК**

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

**Содержание:**

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF за 2000–2005 гг.
2. Обновлённые и дополненные слайд-шоу (каталоги) моделей: АГАТ/Тантал; ЭЛЕКОН; Компаньон/Компаньон-Модель; ЛОМО/ЛОМО-АВМ/Двигатель; МиниКлассик; Лаборатория минимodelей; Voltchanecky; Minichamps; Norev; MV Models (1:48); Пожарные автомобили отечественных изготовителей и др.

3. Adobe Acrobat Reader (программа для просмотра PDF-файлов).

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

Стоимость диска с пересылкой по России 315 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги за диск необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, кв. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В поле «Для письма» необходимо указать количество дисков и разборчиво обратный адрес.



**МБК представляет модель собственного изготовления Studebaker US6**

Представитель на Украине: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе 5/1, Никифоров Владимир, тел. (0612) 12-08-96

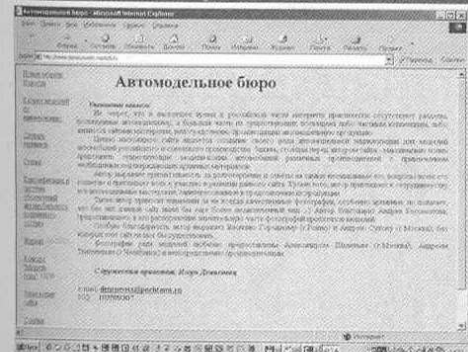
Представители в России: 193231, г. Санкт-Петербург, а/я 12, Демура А.К. Москва, торгово-деловой центр «Останкино», зал. «В», пав. 3 м-н «Мир автомобилей» (метро «ВДНХ») Представитель в США: Антонов Александр, e-mail: alex@siber.org www.russianscalemodels.com

**ЛОКОТРАНС**

Издается в России с 1993 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

Подписка через редакцию: 1 полугодие 2006 (1-6) - 540 руб.  
Оплата почтовым переводом: РОССИЯ 140100, Московская обл., г.Раменское, а/я 38, Ивониной Ирине Александровне  
www.lokotrans.info e-mail: lokotrans@telecom.ru



Информация об отечественных моделях, история автотранспорта – [www.denisovets.narod.ru](http://www.denisovets.narod.ru)

Не секрет, что в настоящее время в русскоязычной части Интернета практически отсутствуют разделы, посвящённые автомобильному моделизму, а большая часть существующих сайтов посвящена либо частным коллекциям, либо являются торговыми площадками.

НОВОСТИ МОДЕЛЬНОГО РЫНКА  
СТАТЬИ О МОДЕЛЯХ  
ТОРГОВЫЙ РЯД  
ТЕСТЫ СРАВНЕНИЯ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ  
КАТАЛОГИ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ  
ФОРУМ

**ЭЛЕКТРОННЫЙ ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ**  
[WWW.AUTOMODEL.RU](http://WWW.AUTOMODEL.RU)

**ПАНТОГРАФ**  
ЖУРНАЛ О ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Вся информация из мира автобусов, трамваев, троллейбусов, метро

Открыта подписка на первое полугодие 2006 года, 3 номера!

Почтовый или электронный перевод в размере 165 рублей (для России) направляйте по адресу: 300012, г. Тула, ул. Николая Руднева, дом 25/13, кв. 5  
Денисову Денису Николаевичу

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

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

**БЕСПЛАТНО** публикуются **ВСЕ** объявления, присланные на бланке, помещённом в журнале (или его ксерокопии).

Объём 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 несёт.

Для сокращения объёма объявления используйте следующие сокращения: ПП – почтовый перевод; САК – самоад-ресный конверт; К№ – номер по каталогу; М – масштаб; Ж – журнал; Б – брошюра; К – книга.

- Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-моделс, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15
- Продаю модели ручного изготовления ГАЗ-М20 «Победа» и её модификации в М 1:43. Ев-гений. 350062, г. Краснодар, ул. Гагарина, д. 57,

кв. 35, Тел. 8-918-434-43-26 (с 19.00 до 22.00)

- Продаю из личного архива фотографии самоходных машин, спецтехники, тракторов, автомобилей. Стоимость от 10 руб. за снимок. Подробности в САК или по тел. (8422)32-24-63. Круглов А. 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. (495)680-15-61
- Сухие декали на заквз. Алексей. Тел. (495) 441-19-23

**БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ**  
(текст не более 30 слов, включая адрес):

---



---



---



---



---



---



---



---

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ   
ПРОДАМ   
ОБМЕНЯЮ   
РАЗНОЕ

Почтовый адрес \_\_\_\_\_

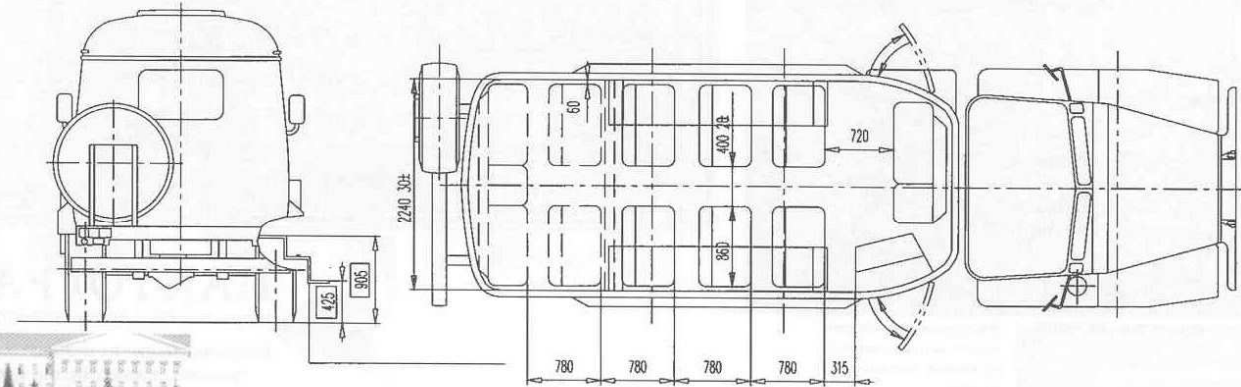
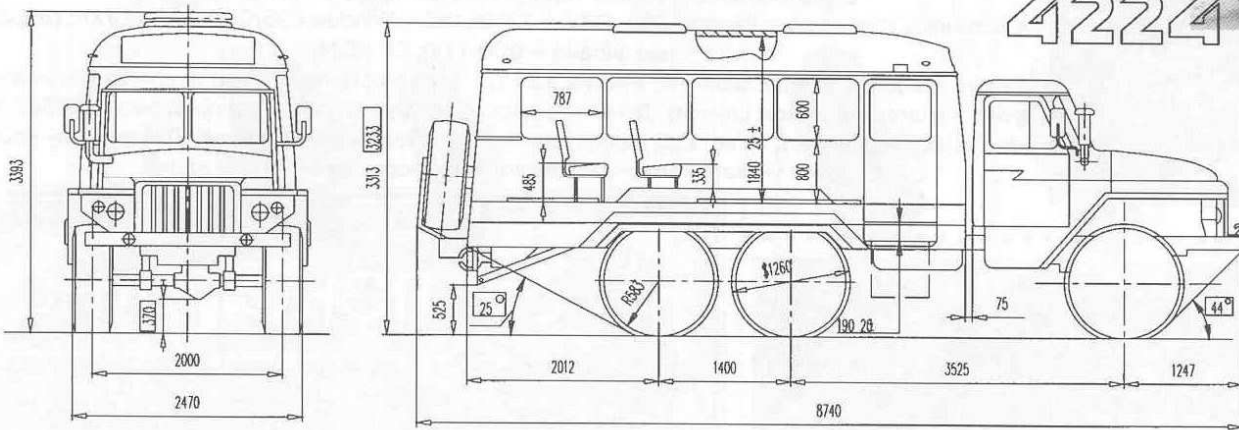
# МОДЕЛИСТАМ НА ЗАМЕТКУ



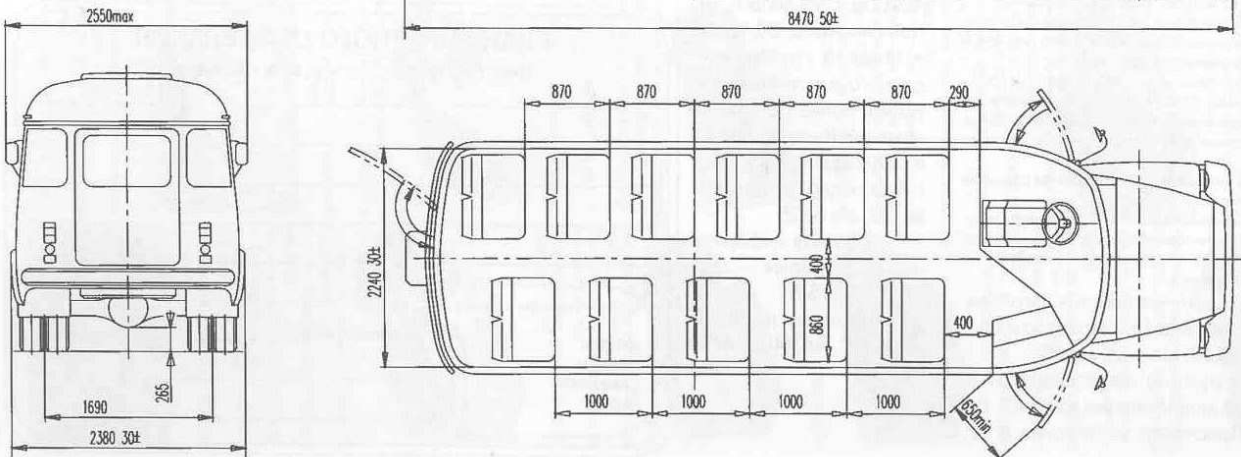
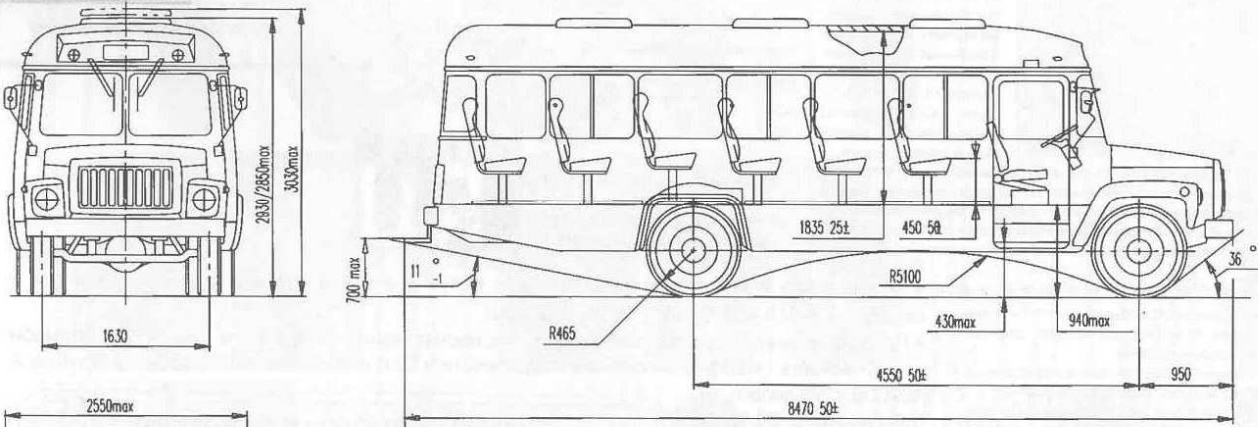
Открытое Акционерное Общество **КАВЗ**  
Курганский автобусный завод



## 4224



## 39765

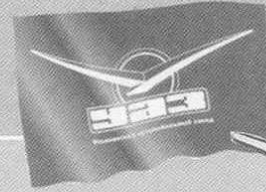
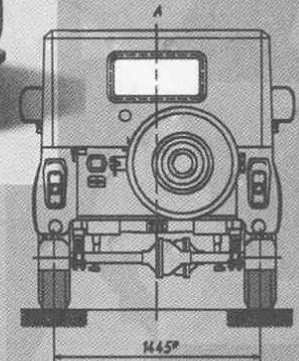
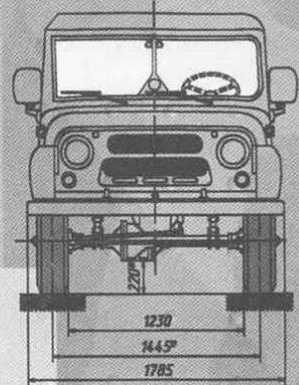
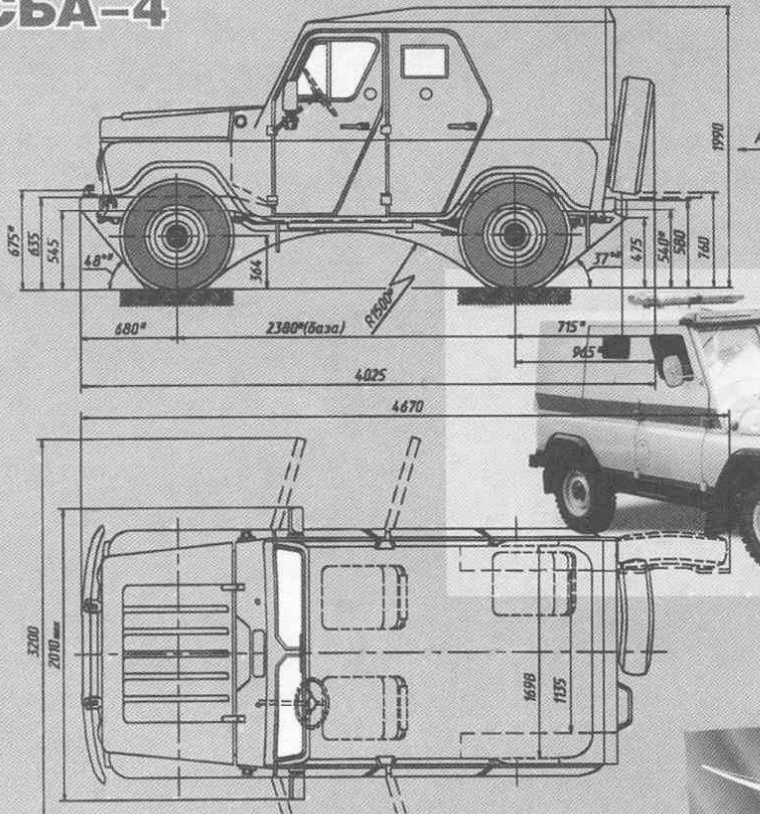




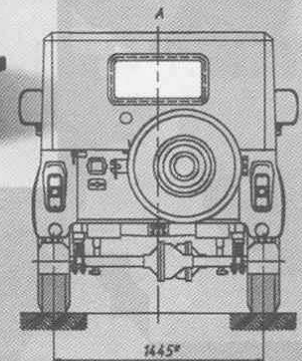
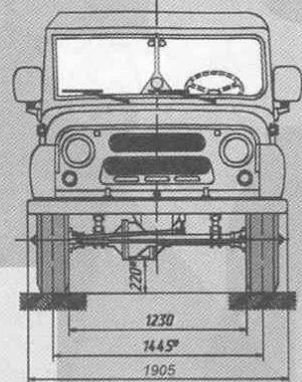
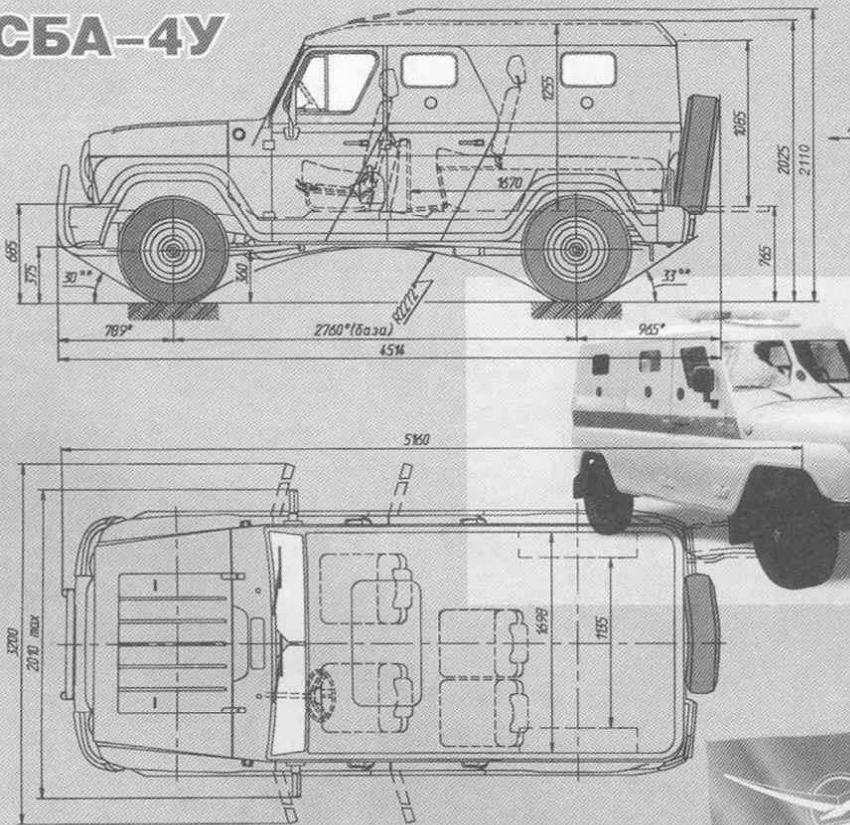
## СПЕЦИАЛЬНЫЙ БРОНИРОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ СБА-4

производитель  
специальных  
и бронированных  
автомобилей УАЗ

Корпорация «Защита»



## СПЕЦИАЛЬНЫЙ БРОНИРОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ СБА-4У







# Bauer

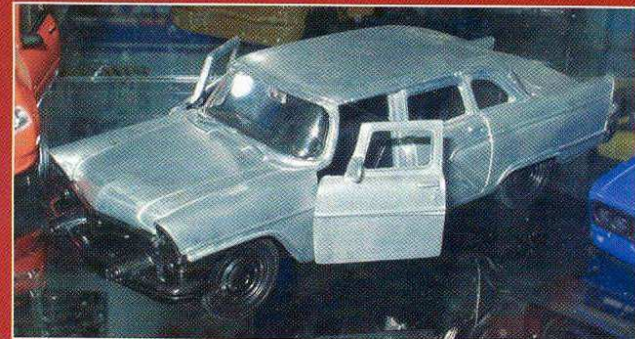
## AUTOBAHN

## AUTOBAHN

www.bauer.com

### Bauer





выполнены в широкой цветовой гамме. На выставке также были представлены прототипы моделей ЗИЛ-5301 «Бычок» (длиннобазный вариант) и КамАЗ-54115 (ви-

За — она явно меньше и скорее всего масштаб будет равен 1:50, что, в общем-то, соответствует масштабу других выпускаемых фирмой Hongwell грузовиков. Так же были представлены Лада Калина и Шви-Нива в специальной раскраске, знакомой нашим читателям по наборам специальных автомобилей, выпущенных в прошлом году в серии «Junior Rescue». Теперь они выходят в отдельных коробочках.



А в общем-то у фирмы Hongwell новинок в масштабе 1:43 мало. В этом номере мы не успеваем их всех ометить, так как в каталоге фирмы произошла смена нумерации, что представляет определённую трудность в определении новизны моделей.



Экспонаты, представленные фирмой Welly в традиционном для неё масштабе 1:36 включали, как старые модели отечественных автомобилей, так и новинки: «Лада Калина», УАЗ-31514, УАЗ Hunter и ВАЗ-2106 — наиболее интересная из них, причём модели «Калины» и «шестёрки» были представлены в виде готовых моделей. Так же был продемонстрирован образец (в черновом металле) модели ГАЗ-13 «Чайка»



димо обозначение условное, т.к. оно было на всех КамАЗах, независимо от назначения). В каком масштабе будут выпущены эти модели представители фирмы нам сообщить не смогли, т.к. на выставке были представлены даже не предсерийные образцы, а лишь их прототипы. На глаз же модель «Бычка» похоже выполнена в масштабе, близком к 1:43, чего не скажешь о модели КамА-

в декларируемом фирмой масштабе 1:43. О том как рна будет выглядеть сказать ничего не можем — понять как будет выглядеть окончательный вариант было довольно трудно.

Последней фирмой, решившей порадовать коллекционеров моделями в масштабе 1:43, стала питерская «Берадо» ([www.berado.com](http://www.berado.com)). На стенде фирмы был продемонстрирован ряд моделей седельных тягачей фирмы New Ray со всевозможными полуприцепами.

На прошедшей в Гостинном дворе выставке игрушек были представлены планируемые к выпуску модели российских автомобилей, изготовленные китайскими производителями по заказу отечественных фирм.

Наибольший интерес представила экспозиция фирмы Bauer ([www.bauer.su](http://www.bauer.su)), являющейся официальным представителем китайской фирмы Hongwell, модели которой широко представлены на мировом рынке под маркой Sagama.

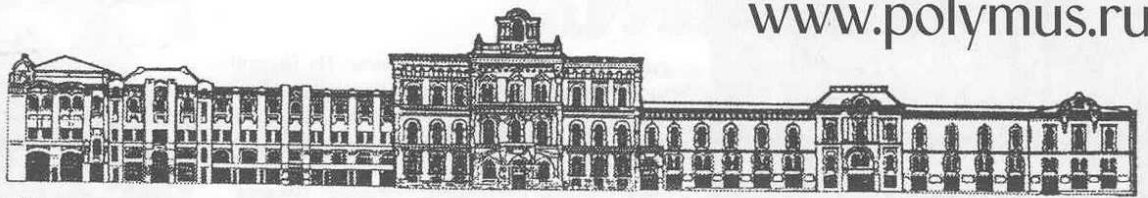
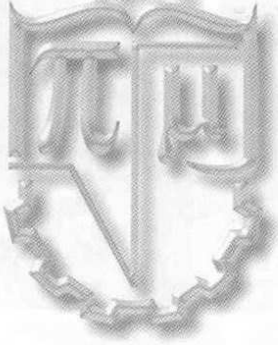
На выставке были представлены модели автомобилей ВАЗ-2115 и УАЗ Hunter, которые должны появиться в продаже через 1,5–2 месяца. Модели имеют открывающиеся двери и

Представители фирмы также сообщили нам, что готовятся к производству две модели КамАЗа. Уточнить марку автомобиля они, к сожалению, так и не смогли.



1872

www.polymus.ru



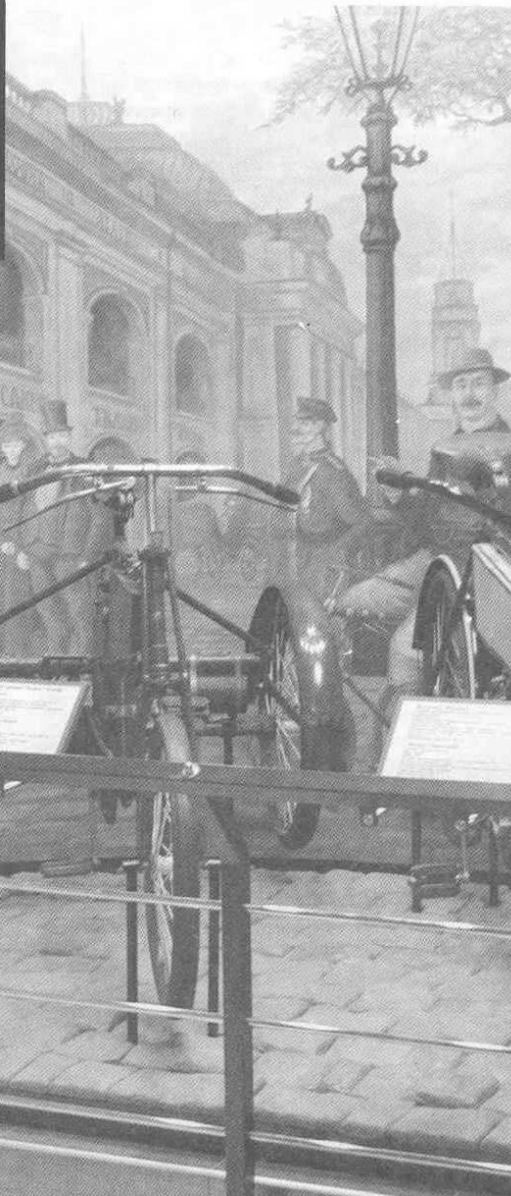
Федеральное государственное учреждение культуры

ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

## «ИЗ ИСТОРИИ МОТОЦИКЛА» ИЛИ «ВЕРХОМ НА МОТОРЕ»

В Политехническом музее вновь открылась экспозиция, посвящённая истории развития мотоцикла. В зале представлена только часть большой и интересной коллекции мотоциклов Политехнического музея, знакомящая с важнейшими этапами развития этого транспортного средства.

Ранний период представлен мотоциклами, выпущенными до 1918 г., как российского, так и иностранного производства. Самым старым среди них является моторный трицикл немецкой фирмы «Кудель» с двигателем «Де Дион-Бутон» 1899 г. – первое в мире транспортное сред-




 ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ  
 РАБОТАЕТ ЕЖЕДНЕВНО  
 С 10 ДО 18 ЧАСОВ,  
 (ДОСТУП ПОСЕТИТЕЛЕЙ ДО 17.30)  
 КРОМЕ  
 ПОНЕДЕЛЬНИКА  
 (ВЫХОДНОЙ ДЕНЬ)  
 И ПОСЛЕДНЕЙ ПЯТНИЦЫ  
 МЕСЯЦА (САНИТАРНЫЙ ДЕНЬ)  
 КАССА ПО ПРОДАЖЕ БИЛЕТОВ  
 РАБОТАЕТ  
 С 10 ДО 17 ЧАСОВ

ство с быстроходным двигателем. На Первой международной автомобильной выставке в Берлине в 1899 г. фирма получила Большую золотую медаль. Экспонат этой выставки сейчас представлен в экспозиции музея. Также этот период представляют мотоциклы: «Россия» (Россия, 1903 г.) – первый отечественный серийный мотоцикл; Moto-Reve-Dux (Россия, 1908 г.); FN (Бельгия, 1913 г.) – первый в мире мотоцикл с 4-цилиндровым двигателем и карданной передачей; Humber (Великобритания, 1914 г.) – первый в мире мотоцикл с 2-цилиндровым оппозитным двигателем водяного охлаждения; Indian (США, 1915 г.) – один из первых в мире мотоциклов с рессорной подвеской заднего моста.

Важный раздел экспозиции – мотоциклы отечественного производства 1930–1980-х гг. По праву открывает его первый советский серийный мотоцикл ИЖ-300 «Промет» (1930 г.). Рядом заняли своё место основные довоенные модели, выпускающиеся отечественными заводами. Среди них знаменитые мотоциклы Ижевского завода. Это и редкая в наши дни модель ИЖ-8 (1938 г.), и единственный сохранившийся ИЖ-12 (1941 г.) – мотоцикл с 4-тактным двигателем из малой партии, имеющий № 1 на котором выступал конструктор В.В. Рогожин перед правительственной комиссией в 1941 г.

В экспозиции имеются и такие редкие в наше время образцы мотоциклов, как ПМЗ-А-750 (1937 г.); выпускавшийся для Красной Армии ТИЗ-АМ-600 (1938 г.). А редчайшая довоенная модель МЛ-3 (1939 г.) является первым в СССР серийным мотоциклом лёгкого класса, предназначенным для массового производства и продажи населению.

Отдельной историей показан легендарный М-72, благодаря прогрессивной конструкции, ставший долгожителем нашей промышленности.

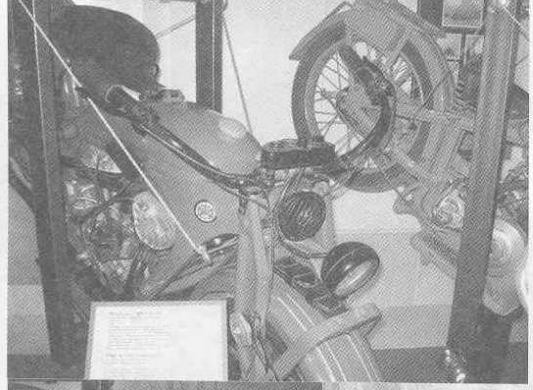
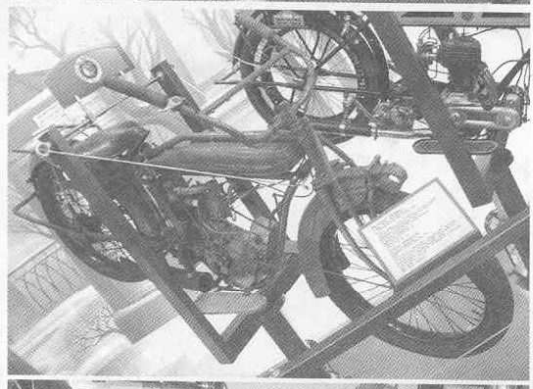
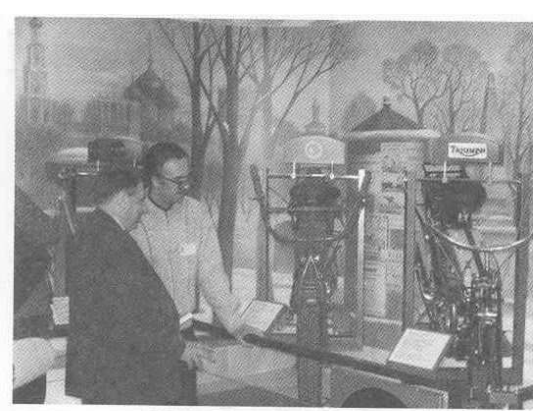
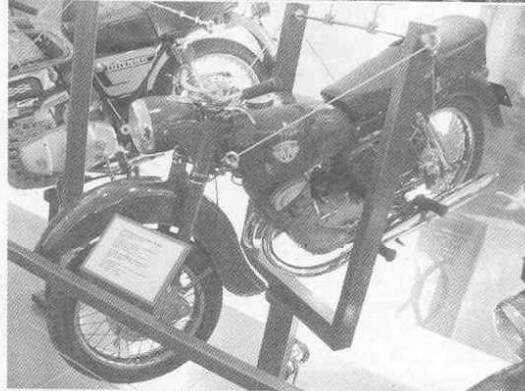
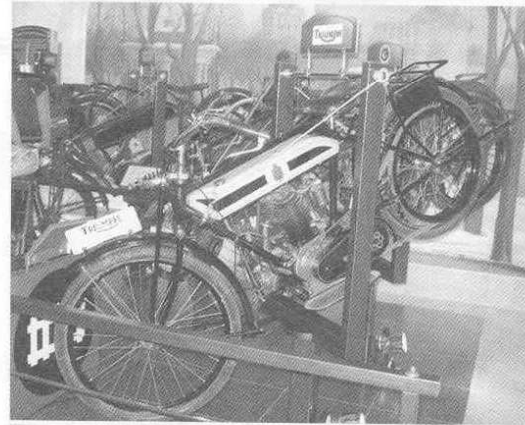
Послевоенное мотостроение представлено в экспозиции моделями Ижевского, Московского и Минского заводов: ИЖ-350 (1947 г.), М-1А (1946 г.), М-101 (1957 г.).

Особую ценность представляют сохранившиеся в музее экспериментальные мотоциклы ТМЗ-53 (1943 г.), РД-660 (1985 г.).

В 1960-е гг. в нашей стране началось производство специальных гоночных и кроссовых мотоциклов предназначенных, как правило, для определённых гонщиков. Открывает раздел, посвящённый мотоспорту один из таких мотоциклов – С-565. На нём неоднократно одерживались победы во всесоюзных и международных соревнованиях.

В экспозиции представлены не только собственно мотоциклы, но и множество документов и фотографий, иллюстрирующих как историю, так и различные сферы «мотоциклетной жизни», а также значки и медали по мотоспорту.

Коллекция мотоциклов Политехнического музея самая представительная и крупная среди музеев нашей страны, располагающая как отечественными, так и зарубежными образцами, насчитывает более 400 единиц хранения, из которых собственно мотоциклов более 100. Она охватывает историю мотоциклов в России и СССР от конца XIX в. до 80-х гг. XX в., имеет немало уникальных машин и, не смотря на то, что мотоциклы принимали участие во многих выставках и экспозициях, никогда не экспонировалась в полном объёме.





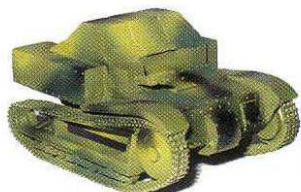




# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



МАЗ/МЗКТ-7310 «Аэрофлот» (Элекон)



Танкетна (xxxx)



Chevrolet Niva (Cararama)



ЗАЗ-965 (Дик)



Horch (BIZ, Киев)



Промбронь (xxxx)



Камаз-4911 (Элекон)



ЗАЗ-965С почтовый (Дик)



Horch (BIZ, Киев)



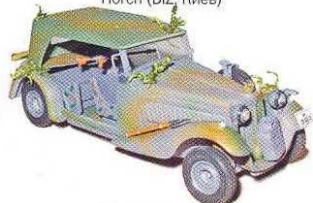
ВИС-2346 (Тантал)



Studebaker US6 U6 (МБК)



Москвич-400/401 «Медпомощь» (Дик)



Horch (BIZ, Киев)



УА3-452 UN (Тантал)



СЗИС-8 ремонтный (ЛОМО-АВМ)



Москвич-400/401 (Дик)



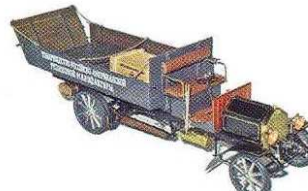
Horch (BIZ, Киев)



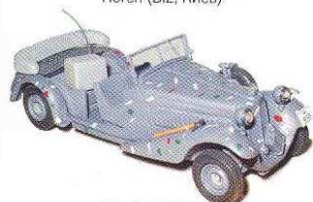
УА3-453 АДЧ МИЛИЦИЯ (Тантал)



ЗИС-5 рукавный (ЛОМО-АВМ)



Грузовая платформа Лесснерью 1907 (Кредо)



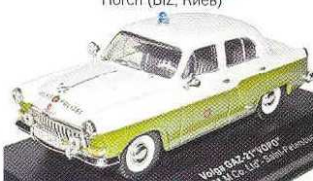
Horch (BIZ, Киев)



АТ3-32 топливозаправщик на шасси ЗИЛ-164А (Лаборатория минимodelей)



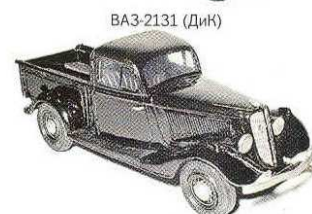
ГАЗ-21 «Волга» стречт «Деловая Русь» (BIZ, Киев)



ГАЗ-21 ВОРО (IXO)



ГАЗ-СА3-3507 (Компаньон-модель)



ВАЗ-2131 (Дик)



ГАЗ-М20 «Медпомощь» (BIZ, Киев)



Урал-4320 + спаренная пушка (конверсия)



ГАЗ-СА3-3507-01 (Компаньон-модель)



ВАЗ-М415 (Дик)



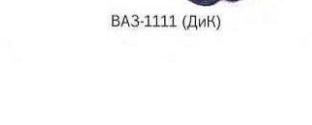
ГАЗ-М20 «Победа» (BIZ, Киев)



ЗИЛ-ММ3-164АН + ОдАЗ-885 (Киммерия)



ГАЗ-СА3-3507-01 (Компаньон-модель)



ВАЗ-1111 (Дик)

# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Horch (BIZ, Киев)



ГАЗ-М20 (название указано изготовителем) (BIZ, Киев)



БМ-21 на шасси Урал-375 (АС, конверсия)



АЦУ-20(51А) (Лаборатория минимodelей)



Horch (BIZ, Киев)



ГАЗ-22 «Медпомощь» (BIZ, Киев)



Урал-375С (АС, конверсия)



9А52-2 РЗСО 9Н58 «Смерч» (Игнатов)



Horch (BIZ, Киев)



ГАЗ-22 «Медпомощь» (BIZ, Киев)



9К59 «Прима» на шасси Урал-4320 (АС, конверсия)



АС-40(4320) (Миниград)



Horch (BIZ, Киев)



АТЗ-4.9-131 «Татнефтепродукт» (Элекон)



БМ-21М на шасси Урал-4120 (АС, конверсия)



ЗИС-101 (АС)



ВАЗ-2101 юбилейная (АГАТ)



ГАЗ-24-95 (АС, конверсия)



ВАЗ-2106 (АС, конверсия)



ГАЗ-ААА (ЛОМО-АВМ)



ГАЗ-66 (АГАТ)



Москвич-410Н (АС, конверсия)



РС-30 на шасси ЗИЛ-131 (АС, конверсия)



ГАЗ-ММ (ЛОМО-АВМ)



ГАЗ-М20 (название указано изготовителем) (BIZ, Киев)



УАЗ-469 с миномётом Тип 63 (Китай) (АС, конверсия)



ЗИЛ-4104 парадный (АС, конверсия)



ГАЗ-АА (ЛОМО-АВМ)



ГАЗ-М20 (название указано изготовителем) (BIZ, Киев)



БМ-21 на шасси Урал-375 (АС, конверсия)



Хлебный фургон АРЕМКУЗ (Лаборатория минимodelей)



ВАЗ-212180 «Бронто Форд» (Шлак К°, конверсия)



Урал-375Д (АС, конверсия)



АЦПТ-2,1А (Лаборатория минимodelей)



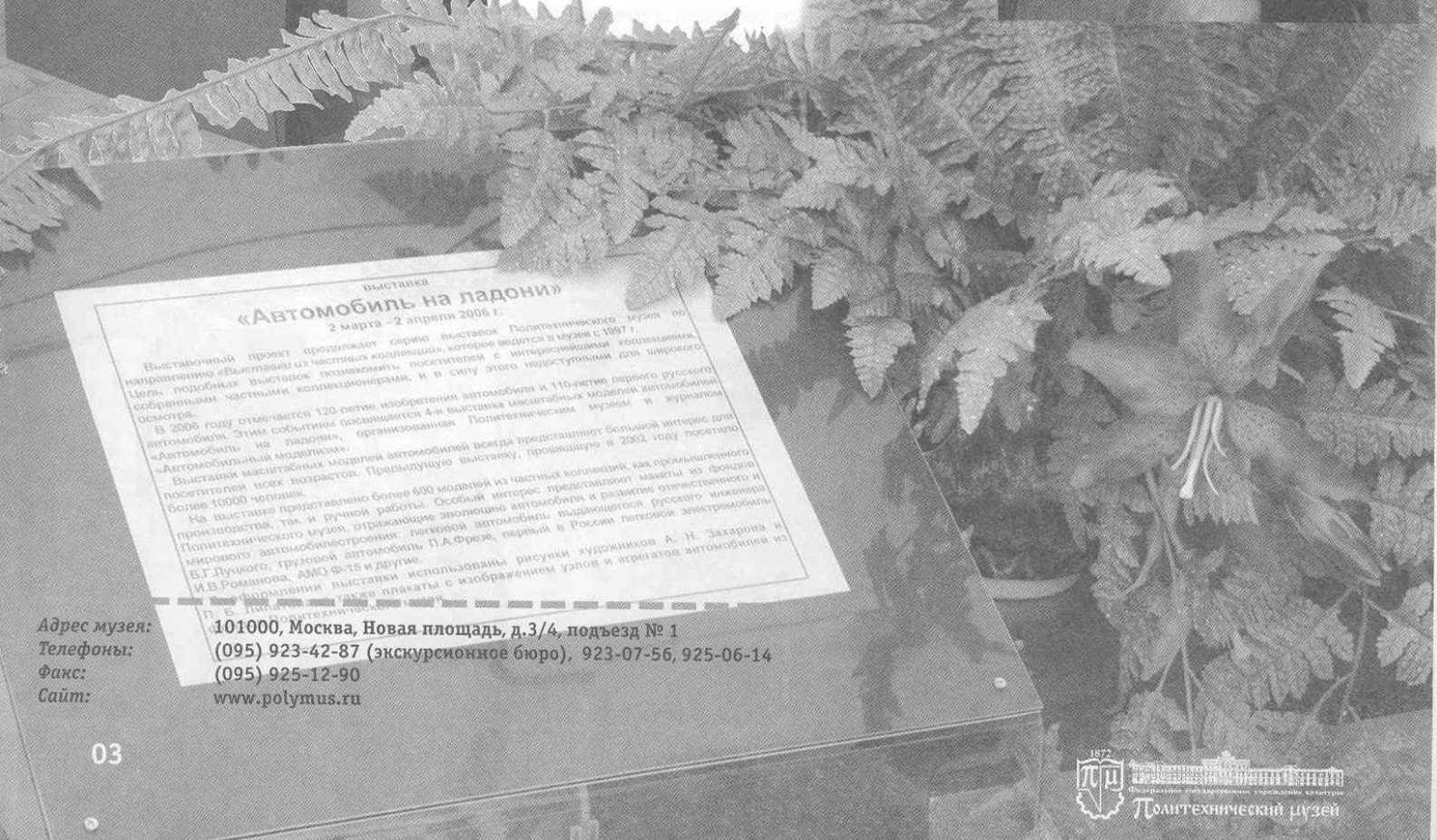
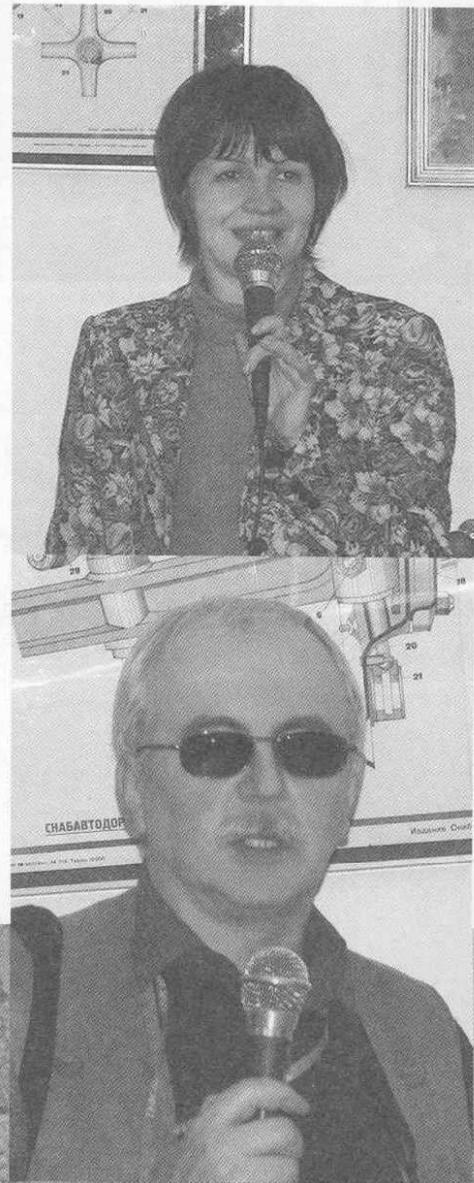
ВИС-1705 (Шлак К°, конверсия)

## ВЫСТАВКА МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ В ПОЛИТЕХНИЧЕСКОМ

В 2006 г. в России отмечают 110-летний юбилей значительного научно-технического достижения — постройки первого автомобиля. Автомобиль было подготовлено всем прогрессом техники, социальным и экономическим развитием общества, ростом потребности в средствах транспорта. К этому прогрессу уже на ранней стадии были причастны не только изобретатели автомобиля, но и многие другие, часто забытые подвижники в разных областях деятельности — получении для автомобиля топлива, организации безрельсовых перевозок, создании пневматических шин, высокопрочных и лёгких материалов, электрических приборов.

Возможно, не совсем корректно ставить рядом человека и автомобиль, но ведь автомобиль — дитя человека и очень сильно похож на него. Автомобили так же, как и люди, рождаются, взрослеют, набираются сил, стареют, умирают. Им необходимо питаться. Они бывают сильными и болезненными. Они могут достичь глубокой старости, а могут погибнуть и совсем юными. Автомобили бывают трудягами и лодырями. И на войне им достаётся не меньше, чем людям. Они подлежат мобилизации, словно солдаты.

Век автомобиля недолог. Большинство автомобилей,



### Выставка «Автомобиль на ладони» 2 марта - 2 апреля 2006 г.

Выставочный проект продолжает серию выставок Политехнического музея по направлению «Выставка из частных коллекций», которая ведётся с 1987 г. Целью подобных выставок познакомить посетителей с интереснейшими, но ранее собранными частными коллекционерами, и в силу этого недоступными для широкого доступа.

В 2006 году отмечается 120-летию изобретения автомобиля и 110-летию первого русского автомобиля. Эти события посвящаются 4-й выставке масштабных моделей автомобилей «Автомобиль на ладони», организованной Политехническим музеем и журналом «Автомобильный моделизм».

Выставка масштабных моделей автомобилей всегда представляет большой интерес для посетителей всех возрастов. Проведущую выставку, прошедшую в 2002 году посетило более 10000 человек.

На выставке представлено более 500 моделей из частных коллекций, как промышленного производства, так и ручной работы. Особый интерес представляют модели из фонда Политехнического музея, отражающие эволюцию автомобиля и развитие отечественного и зарубежного автомобилестроения: легковой автомобиль, выданный в России, русский и американский грузовые автомобили П.А.Фразе, первый в России легковой электромобиль Б.Г.Лучего, грузовой автомобиль АМО Ф-15 и другие.

В оформлении выставки использованы рисунки художников А. Н. Захарова и И.В.Романова, АМО Ф-15 и другие.

В оформлении выставки использованы рисунки художников А. Н. Захарова и И.В.Романова, АМО Ф-15 и другие.

Адрес музея:  
Телефоны:  
Факс:  
Сайт:

101000, Москва, Новая площадь, д.3/4, подъезд № 1  
(095) 923-42-87 (экскурсионное бюро), 923-07-56, 925-06-14  
(095) 925-12-90  
www.polymus.ru

модели которых представлены на этой выставке, не сохранилось до наших дней. Некоторые не оставили после себя даже фотографий и чертежей. В нашей стране мало заботятся о своей истории.

В разных регионах нашей страны живут коллекционеры и моделисты, которые пытаются донести до потомков всё то разнообразие автомобильной техники, выпускавшейся в России. Организуются выставки, иногда весьма успешные. Но все эти разрозненные коллекции не дают полного представления об истории автомобиля в нашей стране.

Проводимая в Политехническом музее IV выставка масштабных моделей собрала под своей крышей около 600 моделей из собраний коллекционеров Москвы. Она отражает все основные этапы развития автомобильной промышленности в России. История проведения выставок по данной тематике имеет давние традиции. Первые выставки в Политехническом прошли ещё в 1980-х гг.

На выставке представлены, как модели промышленного производства, так и ручной работы.

Открывает экспозицию модель автомобиля Яковлева и Фрезе, выполненная в масштабе 1:18 к 100-летию автомобиля. Всего таких моделей было изготовлено 10 шт.

Своё отражение в моделях получила и продукция таких предприятий, как Русско-Балтийский завод, АМО-ЗИЛ, Ярославский, Горьковский, Ульяновский, Камский, Уральский автомобильные заводы.

Модели, представленные на выставке, отражают историю этих предприятий, показывают практически весь основной модельный ряд выпущенной продукции, включая некоторые опытные и экспериментальные модели.

На выставке также представлены римейки, среди которых есть и настоящие раритеты.

Несколько моделей из своих запасников показал и Политехнический музей. Среди них электромобиль Романова, грузовая платформа Фрезе и др.

