

# Автомобильный 3/2000 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ALF из Украины



ОТ МОТОКОЛЯСКИ К АВТОМОБИЛЮ



ELIGOR ИЗ ФРАНЦИИ





# ОТ МОТОКОЛЯСКИ К АВТОМОБИЛЮ



Мотоколяска трехколесная С1Л/СЗЛ (1953–1958)



Мотоколяска четырехколесная СЗА (1958–1965)



Мотоколяска четырехколесная СЗД (1970–1998)



ВАЗ-11113 "Ока" (1988)



Разница между взрослыми и детьми  
заключается в стоимости их игрушек.

Роберт Фрост

# Автомобильный 3/2000 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ

Главный редактор  
**А.Шкаев**

Набор и верстка  
**Л.Полегаева, Г.Шестакова**  
Фото  
**Ю.Мильман**

Издатель  
**ЗАО "Центр экономики и маркетинга"**

Генеральный директор  
**М.Гамаюнов**

Адрес редакции и издателя:  
**107120, Москва,  
Сыромятнический проезд,  
дом 4, строение 2 (м. "Курская")**  
Тел. (095) 917-22-06  
Факс (095) 917-92-36  
<http://www.user.cityline.ru/~emc>  
[www.russianscales.com](http://www.russianscales.com)  
E-mail: [emc@cityline.ru](mailto:emc@cityline.ru)

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

Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов.  
Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов статей.  
Данное издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения издателя. При цитировании ссылка обязательна.

Подписной индекс журнала по объединенному каталогу агентства "РОСПЕЧАТЬ"  
**79742**

© Автомобильный моделизм

Тираж: 1000 экз.

Editorial office:  
4, stroenie 2,  
Syromyatnitcheskyy proezd,  
Moscow, 107120, Russia  
Phone: (095) 917-22-06  
Fax: (095) 917-92-36

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

© Model Cars. Russia, 2000

## СОДЕРЖАНИЕ

Отечественные модели, 2  
*А.Бармасов*

ALF – самodelки из Украины, 5  
*А.Говоруха*

Масштабные модели из России, 8

От мотоцикла к автомобилю, 9

Наша почта, 12

Развозные автомобили от  
ВАЗинтерСервис, 13

Заводские модели АМО-Ф-15, 14  
*В.Дятленко*

Отечественные новинки, 15

Зарубежные новинки, 16

Eligor из Франции  
3-я стр. обложки

Музей на столе  
Каталог моделей отечественных  
автомобилей (вкладка)

## CONTENTS

Russian models, 2  
*A.Barmasov*

ALF – handmade models from  
Ukraine, 5  
*A.Govoruha*

Scale models from Russia, 15

From Motorcycle Side Car to  
Automobile, 9

Our Mail, 12

Delivery Van of VAZinterService, 13

Serial Models of AMO-F-15, 14  
*V.Diatlenko*

New Models from Russia, 15

New Models from Abroad, 16

ELIGOR from France, 3dr cover page

Museum on the Desk, insert  
Catalog of models of Russian/Soviet  
vehicles

## Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ»:

по объединенному каталогу Агентства «РОСПЕЧАТЬ». Индекс – 79742.  
через редакцию журнала перечислением на расчетный счет издателя 228 руб. (за полугодие). Отправка журнала – заказной бандеролью.

Реквизиты издателя ЗАО «Центр экономики и маркетинга»:  
р/с 40702810738000130281 в Московском банке Сбербанка РФ,  
к/с 30101810600000000342, БИК 044525342, ИНН 7709034676.

Отдельные номера журнала можно приобрести в редакции или заказать по почте (стоимость одного номера с пересылкой 38 руб).

На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ: <http://pressa.apr.ru/index/79742>

## В розницу журнал можно приобрести:

**Москва:** «ЛЕЙБЪ-КОМПАНИЯ» – Сокольническая площадь, д. 7А, Дом молодежи (м. «Сокольники»)

«ХОББИ-ЦЕНТР» – Политехнический музей, подъезд № 1 (м. «Лубянка»)

«МИР МОДЕЛЕЙ» – ул. Нагатинская, д. 22, корп. 2 (м. «Коломенская»), тел. 116-02-88

**Республика БЕЛАРУСЬ:** 220015, Минск, а/я 307. Исмагилову Р.С.

**Республика УКРАИНА:** 69006, Запорожье, Северное шоссе, д.5, кв. 1. Никифорову



# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МОДЕЛИ

Окончание

Александр БАРМАСОВ\*,  
Санкт-Петербург



Почтовый АМО-Ф-15 производства Электрон (Казань)

**Вторая подгруппа** представляет собой всевозможные переделки (от лат. *conversion* – превращение, изменение) серийных моделей. Действительно, новые модели в массовом производстве появляются довольно редко – заводы обычно ограничиваются лишь мелкими изменениями. Вся отечественная промышленность в свои лучшие годы выпускала примерно 250 моделей автомобилей (в настоящее время в этой отрасли произошёл серьёзный количественный и качественный спад, поэтому производство 70–90 наименований просто прекращено, т.к. формы со временем портятся, а ремонт или производство новых стоит очень дорого). Но даже в этом случае модели массового производства перекрывают лишь небольшую часть всего разнообразия реальных автомобилей.

Небольшие модельные фирмы или даже отдельные умельцы берут за основу наиболее близкий заводской образец и переделывают его (удлиняют или укорачивают шасси, заменяют или добавляют детали и т.п.), улучшая и изменяя внешний вид до требуемого. Очень часто такие модели становятся основой для моделей массового производства. Так, например, НПО “Электрон” для выпуска цистерны или почтового фургона на базе АМО-Ф15 фактически скопировало многочисленные мелкосерийные

лей в год. Стоят такие конверсии от 150 руб. и выше.

В **третью подгруппу** входят так называемые самоделки. Они являются вершиной моделирования и изготавливаются умельцами с золотыми руками. При промышленном производстве, когда достигается высокое качество самой модели, в силу различных технологических причин почти невозможно изготавливать очень мелкие детали (стеклоочистители, зеркала, капотные фигурки, эмблемы, повторители указателей поворотов и т.п.) или производить различные модификации базового прототипа.

Самодельные модели изготавливают двумя методами: *hand-made* – ручная сборка из деталей мелкотиражной технологии и *hand-built* – полностью ручное изготовление каждой детали. В принципе такие модели должны быть полностью оригинальными и для их изготовления не требуется применение заводских деталей. Но на самом деле даже наиболее качественные модели часто включают в себя некоторые элементы заводских деталей (например колёсные диски).

Обычно самодельные модели делают вручную в очень небольших количествах (серии – от 10 до 300 шт.) или индивидуально по заказам (тогда речь идёт буквально о нескольких моделях). Конечно, такие образцы особенно интересны коллекционерам и котируются очень высоко. Соответственно и стоят они не менее 300 руб., а верхний предел не ограничивается и 200

сплав Вуда), плавящегося при 65°C. Такой способ изготовления с применением неразборных силиконовых форм и объясняет, в частности, малый объём серий (обычно до 100 шт.). К сожалению, недолговечны и сами модели, изготовленные из смолы, – они разрушаются со временем. Поэтому многие коллекционеры несмотря на более высокую стоимость металлических моделей предпочитают модели из металла и пластика моделям из смолы. Впрочем, и металлические самоделки имеют свои недостатки – например, большой вес и существенное отличие от прототипа из-за непропорционально толстых стенок кузова.

**Один из критериев качества самодельных металлических моделей – толщина стенок и, как следствие, вес** (желательно, чтобы и то, и другое было минимальным). Важны, разумеется, и такие критерии, как качество покраски (тонкий слой краски предпочтительнее) и детализовки (наличие мелких деталей). Низкая температура плавления “белого металла” не позволяет использовать для окраски оригинальные высокотемпературные эмали, возникают проблемы и с детализовкой.

Толщину металлических стенок можно существенно уменьшить (а следовательно, уменьшить вес и одновременно повысить качество модели), если не отливать металл в форму, а воспользоваться гальванопластикой (получение точных металлических копий методом электролитического осаждения металла на металлической или неметаллической форме). Из-за очевидных недостатков этого метода (высокая длительность процесса, большое энергопотребление) он не нашёл широкого применения. Однако херсонские моделисты активно применяют его при производстве мелкосерийных моделей.

В самоделках достаточно редко в качестве основного материала применяется жёсткий или листовой полистирол. Однако **Анатолий Губских** (Троицк) создаёт, действительно, качественные модели автомобилей из жести в масштабе 1:43, **Александр Визнер** (Петропавловск, Казахстан) – модели автобусов и троллейбусов, а **Владимир Сиделев** (Новосибирск) – модели из листового полистирола (самолёты в масштабе 1:72 и корабли в масштабе 1:700).

Ещё реже профессионалами используется “материал новичков” – картон. Считается, что “картонная технология” не позволяет изготавливать качественные модели и годится лишь для “первых шагов”. Однако



Цистерна АМО-Ф-15 КВАС  
производства МП-43 (Екатеринбург)

конверсии, созданные отдельными мастерами и фирмами на базе модели бортового АМО-Ф15 (кстати, это тот редкий случай, когда мастера и фирмы, к сожалению, не очень заботились о сходстве с реальным прототипом).

Масштабы производства обычно не велики – не больше нескольких сотен моде-



Цистерна АМО-Ф-15 КЕРОСИН  
производства Электрон

долл. США (так, некоторые модели музейного качества, выпущенные в количестве нескольких штук, стоят сотни долларов).

Самодельные (*hand-made*, *hand-built*, *man-made*, *scratch-built*) модели автомобильной техники обычно изготавливают **в масштабе 1:43**. Наиболее распространённый **способ изготовления** – создание по мастер-модели эластичной формы из силиконовой резины (виксинт) и последующее литьё из эпоксидной смолы (*resin*) или из “белого металла” (легкоплавкая композиция из смеси олова, висмута, сурьмы и свинца или

\* Бармасов Александр Викторович,  
Почтовый адрес: А/я 5, п/о Л-216, Санкт-Петербург 198216 Россия.  
E-mail: barmasov@snoopy.phys.spbu.ru.  
Тел.: (812) 255-3191.

Слева направо: пожарные автомобили АЦ-45(205)-ЦА, АЦ-30(205)-ЦГ-А и УралЗИС-ПМ-11 производства А.Губских (Троицк)



профессионалы с успехом используют картон, изготавливая из него настоящие шедевры. Так, **Александр Лагутин** изготавливает из картона, ватмана, бумаги и клея ПВА модели бронетанковой техники в масштабе 1:25, научившись делать из бумаги и

наборы деталей и гоночных автомобилей (1:24), и бронетанковой техники (1:35), и кораблей (1:350).

Нечасто можно встретить самодельные модели с открывающимися элементами, что не снижает их стоимости. Зато самоделки обычно имеют значительно более высокий, чем серийные промышленные модели, уровень детализации салона и кузова. Особо ценится, когда металлические детали прототипа изготовлены и у модели из металла, резиновые из резины, а деревянные из дерева (впрочем, обычно дерево имитируется пластиком).

В последнее время появились и "действующие" самоделки – например, точные копии современных российских танков, выполненные в крупном масштабе, сделанные из стали и снабжённые электромоторами (Волгоград, Россия). Естественно, высокая цена ориентирует изготовителей такого рода моделей в основном на западных коллекционеров.

Среди изготовителей, ориентированных на экспорт, – "Авто-Москва", **Moscow Models**, "М-Модус" и другие. Ориентация на экспорт диктует и номенклатуру моделей – в основном это модели не отечественных, а иностранных (в частности, немецких) автомобилей. Кстати, ориентация на иностранных коллекционеров, плохо знающих советские/российские автомобили, иногда приводит к появлению экзотических моделей, никак не соответствующих реальным прототипам. Так появляются модели стратегической ракеты "Тополь" на шасси... МАЗ-7310 (!), командного пункта системы ПВО С-300 на шасси... четырёхосного КамАЗ-6350, зенитного прожектора на шасси АМО-Ф15, "грузовика берговой охраны" ЗиС-5 и т.п.

Модели **второй группы** (ремейки) обычно имеют хорошее качество конструкции, но зачастую не очень высокое качество изготовления (что легко объяснимо – ведь используются формы, отремонтированные после продолжительного использования). Но даже эти модели могут быть интересными для серьёзных коллекционеров, если посмотреть на них как на продолжение моделей, ранее произведённых на Западе, но недоступных теперь из-за завершения оригинального производства.

## КОМПЛЕКТЫ ДЕТАЛЕЙ

Отдельные **комплекты деталей** для сборки моделей производились и производятся не только в бывшем СССР, но и в России и других странах СНГ.

Один из примеров таких комплектов – наборы из пластмассы для сборки моделей советских танков и самоходных артиллерий-



Моторная телега инженера Б.Г.Луцкого производства MM-Studio (Москва)

клея такие детали, как скобы, петли люков, цепочки, имитировать сварочные швы, литые поверхности разной конфигурации и даже "циммерит".

Но не всем моделистам доступно мастерство профессионалов – для массового производства наборов наиболее подходит пластмасса. Тем не менее несколько фирм предлагают бумажные наборы деталей. Так, в 1970-е годы моделистам были доступны отечественные бумажные наборы деталей броневинов, фирма "**Веселка**" предлагала бумажные наборы деталей моделей отечественных грузовиков, пожарных автомобилей и танков. К 50-летию Победы несколько предприятий предложили бумажные наборы деталей самоходной артиллерийской установки СУ-100 (1944) в масштабе 1:43, советских самолётов периода Великой Отечественной войны в масштабе 1:32 и т.п. В настоящее время несколько новых компаний продолжают эту традицию. "**Пеленг Плюс**" (Тула) предлагает картонные наборы деталей самолётов в масштабе 1:48, а ПТО "**Барс**" (Санкт-Петербург) предлагает в различных масштабах бумажные



Троллейбус ЗИУ-7 производства А.Визнера (Петропавловск)

ских установок периода Великой Отечественной войны (в масштабе примерно 1:30)



Автобус ЛиАЗ-677 (1968) производства А.Визнера (Петропавловск)

производства **Московского опытно-экспериментального завода "Огонёк"**. Другой – наборы сборных моделей Днепропетровской фирмы "ФОРТ" (автомобили ЗИС-5В, ЗИС-44, ЗИС-42 и модификации в масштабе 1:35). Выпускались наборы сборных моделей танков KB-85 (1943), Т-34-85 (1943), ИС-3 (1945) и самоходных установок ИСУ-122 (1944), ИСУ-152 (1943) в двух вариантах – *с электромотором и без*.

**Московский завод игрушек "Прогресс"** в масштабе 1:24 выпускал довольно примитивные модели грузовика АМО-Ф15 (1924) и американского *парового* автомобиля Stanley (1897).

Можно отметить сборные модели



Грузовой автомобиль ГАЗ-63А производства Moscow-Models (Москва)



Джип ГАЗ-67Б производства Moscow-Models (Москва)





Набор деталей для сборки автомобиля ЗИС-42 в масштабе 1:35 производства фирмы "FORT" (Днепропетровск)

(или игрушки?) древних *метательных устройств*, а также *карет* (последние производились фирмой **Straume** (Таллин, Эстония)).

Сегодня ведущий российский производитель *сборных военных моделей* (авиационная и бронетанковая техника, пушки, фигурки и т.п.) – **АО "Звезда"** (Москва), созданное Константином Кривенко и зарегистрированное 1 июля 1990 г. Производство акционерного общества организовано на базе Московского завода шлифовальных машин. Первый изготовленный комплект – 4 красноармейца (1941 г.) в масштабе 1:35. Наборы были посланы в несколько известных модельных фирм. Откликнулась Italeri (Италия), – с тех пор и началось широкое сотрудничество "Звезды" с Italeri. "Звезда" производит как собственные наборы, так и ремейки Italeri. Расширяется сотрудничество и с фирмой Dragon (Япония).

## ФИГУРКИ И АКСЕССУАРЫ

Выбор масштабных фигурок в Советском Союзе был относительно широким. Выпускались наборы солдатиков, первобытных людей, викингов, рыцарей, индейцев, ковбоев, красноармейцев и т.п. Вместе с тем, такого рода фигурки скорее следовало бы отнести к игрушкам, т.к. они не отличались точностью пропорций, а самое главное – историческим соответствием.

В настоящее время довольно большое количество мастеров производит фигурки на мировом уровне (в основном из смолы и "белого металла"). Среди других хотелось бы отметить **С.Федорова** (Москва), **Кононова**, **Петра Космолинского**, **Михаила Преснухина**.

В последние годы появилось и стало активно развиваться производство модельных аксессуаров, позволяющих создавать новые или серьезно переделывать существующие модели.

И в заключение – **советы** начинающим коллекционерам масштабных моделей **Владимира Дмитриева** – как выбирать модели при покупке (*курсивом выделены примечания автора статьи*):

правильно собранная модель должна скатиться по наклонной плоскости в 45 градусов и не менее 1 м проехать по прямой (*существовал такой ГОСТ, но этот простой тест могут выполнить далеко не все современ-*

*ные модели массового производства*);

осмотрите её на наличие царапин, заусенцев, сколов, трещин на корпусе и других внешних дефектов (*обычно это касается моделей лишь некоторых вполне определённых изготовителей*);

если это машина, прокатите её некоторое расстояние, проверив таким образом отсутствие "косолапости" и люфтов колёс (*часто этот дефект может быть легко и без последствий устранен, если всё дело лишь в шине, небрежно надетой при сборке модели*);

попросите продавца открыть и закрыть все открывающиеся элементы, проверить и поставить в исходное положение все вращающиеся и поворачивающиеся части (*очень рискованный совет в связи с приобретением многих современных отечественных моделей массового производства: иногда однажды полностью открытый продавцом капот Вы уже не сможете надёжно закрыть, и он будет свободно болтаться*);

требуйте специальной упаковки, чтобы не повредить хрупкое изделие при транспортировке (*вообще-то, оригинальные коробки вполне достаточно, чтобы уберечь модель от поломок по дороге из магазина домой или даже при доставке почтой, но в любом случае этот совет не лишний, да и модель без оригинальной упаковки теряет в цене не меньше 10% от своей коллекционной стоимости*).

К вышеперечисленным можно добавить ещё пару:

проверьте наличие мелких деталей – часто их либо просто забывают устанавливать при сборке, либо они теряются при транспортировке (*что не так страшно, так как обычно они не выпадают из коробки*);

проверьте правильность сборки и установки мелких деталей – часто сборщики моделей на конвейере не очень задумываются, как выглядит настоящий прототип модели, а как результат – неверно установленные элементы (*не так страшно, если деталь просто неверно установлена – часто Вы сможете переустановить её, хуже, если вместо "правой" детали установлена "левая" или наоборот*).

А вообще-то серьёзные коллекционеры очень часто поступают с отечественными массовыми моделями так же, как и водители поступают при покупке отечественных автомобилей: разбирают на отдельные детали, устраняют дефекты, дорабатывают детали и затем аккуратно собирают.



Фигурки в масштабе 1:43 производства фирмы "Миниклассик" (Запорожье)

**Автор выражает благодарность** за предоставленные материалы для работы над этой статьёй: Ch.Ruppel, Е.Бабурину, Р.Галееву, А.Демуре, О.Дудке, А.Жуковскому, А.Козыреву, Е.Смирнову, А.Шкаву, А.Юрченко и др.

## Литература

- Boileau C., Khuong H.-D., Young Th. Encyclopedia Of Military Models. 1/72. Aircraft. Missiles. Science-Fiction. Vehicles. Artillery. Figures. Warships. – Blue Ridge Summit: Tab Books Inc., 1988. – 204 p. – ISBN 0-8306-8383-6.
- Das Auto Auf der Handfläche Vom Alten Russo-Balt Bis Zu Den Heutigen Modellen Sowjetischer Automobile. Zaphactexport. Sovero, 1987. – 24 c.
- Modeles Reduits De Camions Et De Voitures De Production Sovetique. Zaphactexport.
- Salikov V. Catalogue Of Models In Scale Producing In Ex-USSR. – Riga, Latvian Republic, 1992.
- Smirnov E.M. Collecting Toys In Russia (Part One) // Collectors Chronicle (UK). – 1999. – May; CD "Scale Models From Russia" – Peresvet Ltd., St.Petersburg, Russia, 1999.
- Sorel V. Plastikovy Modelar. – Praha, Mlada fronta, 1987. – 336 c.
- Yurcenko A. Russian Revelations // Model Auto Review. – 112. – 5866.
- 150 тысяч в год // За рулём. – 1975. – № 2.
- Автомобиль на ладони: 150 моделей российских автомобилей. Каталог. Казань: Каталог-Новости, 1993. – 112 с.
- Автомобиль на ладони: 150 моделей российских автомобилей. Каталог. Казань: Каталог-Новости, 1995. – 56 с.
- Винокуров А. Каков Масштаб! // Автопилот. – 1996. – № 3(24). – С. 12–13.
- Гараж на... книжной полке // АвтоМир. – 1998. – № 17. – С. 8–9.
- Дмитриев В. Грузовик и паровоз для домашней коллекции // Невское время. – 2000. – № 7(2129). – С. 5.
- Дмитриев В. Масштабная модель – это красота и познание // Петровский курьер. – 2000.
- Игрушки взрослых и детей // Смена. – 1983. – № 205(75555). – С. 3.
- Колесников П. «Гадюшник» стал клубом // Техника-молодёжи. – 1994. – № 6. – С. 60–61.
- Костенко В.И., Столяров Ю.С. Мир моделей. – М.: ДОСААФ, 1989. – 200 с. – ISBN 5-7030-0131-5.
- Кузнецов И. Попал "КамАЗ" в переделку // 5 колесо. – 1997. – № 2(51). – С. 54–55.
- Лагутин О.В. Самолёт на столе. – М.: ДОСААФ, 1988. – 119 с. – ISBN 5-7030-0057-2.
- Лагутин А. Картонная технология // Техника-молодёжи. – 1994. – № 6. – С. 62, обл.
- Лущин Ю. Автосборщики из 5 "А" // Огонёк. – 1985. – № 12. – С. 32.
- Масштабные модели автомобилей. – М.: Запчастэкспорт. Внешторгиздат. – 18 с.
- Микро-КамАЗы // За рулём. – 1979. – № 5.
- Оплата – "ЗИЛами" или же наручниками // Санкт-Петербургские ведомости. – 30.05.1996.
- Ретроспектива автомобилей АМО, ЗиС, Зил. ЛОМО. – СПб., 1995.
- Техника-молодёжи. – 1983. – № 7. – С. 14.
- Техника-молодёжи. – 1984. – № 8.
- Техника-молодёжи. – 1985. – № 2.
- Техника-молодёжи. – 1985. – № 4.
- Фёдоров Н. Состав курсирует на макете.
- Шемаринов А.М. Автомобили СССР. Модели-копии из металла и пластмассы в масштабе 1:43. – Вып. 1 – 1971–1992 г. – СПб., 1992. – 66 с.

# ALF – самodelки из Украины

Александр ГОВОРУХА,  
Украина



Штабной автомобиль  
противопожарной охраны АШ-4(69А)

В последнее время с каждым годом появляется все больше и больше новых моделей. Причем львиная доля новинок приходится не на крупные предприятия, а на небольшие фирмы, которые практически каждый месяц предлагают новую модель. Выпускаемые ими модели часто называют самodelками, однако они занимают достойное место в любой коллекции. К числу таких фирм можно, несомненно, отнести и украинскую фирму **“ALF”**, которая уже на протяжении пяти лет занимается разработкой и выпуском моделей автомобилей в масштабе 1:43.

Итак, в 1995 г. появляется первая модель фирмы – **БТР-40**. Конструкция и устройство этого броневику во многом определили методы и способы изготовления всех последующих моделей. Так как **“ALF”** не является крупной фирмой и ее производственные мощности составляют всего несколько моделей в месяц, то для их изготовления были приняты следующие материалы: для кузова, получаемого методом гальванопластики, – медь; для рамы, элементов ходовой части, сидений – смола; для огнетушителей, клапанов и другой мелочевки – “белый” металл.

Почти одновременно с БТР-40 появляется модель **УАЗа-Фермера** Павлоградского авторемонтного завода, которая стала пользоваться спросом. Еще

бы, по сравнению с распространенной моделью УАЗ-452В производства “Тантал” этот автомобиль повторял не только внешний вид кузова прототипа, воспроизводил

все молдинги и накладки, но и имел оригинальную окраску. Жаль, что выпуск модели был свернут несколько лет назад из-за появления на рынке модели УАЗ-39094 “Фермер” производства “Тантал”, уступающей во многом по качеству, но привлекающей к себе внимание очень низкой ценой.

Следующим шагом стал выпуск модели автомобиля **ЗА3-1105 “Дана”**. Небольшая по своим размерам (в длину чуть более 8 см) модель с большой точностью копирует все элементы кузова своего старшего брата: на задней двери можно прочесть название автомобиля. Эта модель послужила базой для создания целого семейства “Таврий”: **ЗА3-1102, ЗА3-11024, ЗА3-110242, ЗА3-11055**.

В настоящее время создается еще одна модель – новинка запорожских автостроителей **ЗА3-1103 “Славута”**.



Санитарный автомобиль  
САР3-2935

Немного позже на суд коллекционеров была представлена модель еще одного семейства – автомобили Ульяновского автозавода. А первенцем стал **ГАЗ-69А**. В этой модели искусно выполнен тент, до мельчайших деталей воспроизводящий все складки оригинала. Несмотря на то, что тент выполнен как одно целое с кузовом, на собранной и окрашенной модели он выглядит реально. Если перевернуть модель,

Седелный тягач КА3-608  
“Колхида” (1967–1976)



то можно рассмотреть все детали подвески,



Пикап ЗА3-11055 (справа) и универсал ЗА3-1105 “Дана”





Цементовоз на шасси автомобиля УралЗИС-355М

включая мосты и карданные валы. Кроме ГАЗ-69А "АЛФ" предлагает коллекционерам и другие модели, выполненные на этой базе: опытный седельный тягач **УАЗ-456**, пожарный штабной **АПШ-4(69А)**, почтовый **ГАЗ-19** и др.

В 1996 г. впервые появляется модель рефрижератора **ПАЗ-3742**. Хотя внешне "пингвин" выглядел вполне привлекательно, фирма сняла с производства эту модель, выпустив небольшую партию, дабы не подрывать своего авторитета. Доводы были очень весомые – судите сами, кузов модели оказался шире на 4 мм.

Потерпев неудачу, "АЛФ" не остановился на достигнутом. Список выпускаемых моделей пополнился автомобилем скорой медицинской помощи **САРЗ-2925**. Несколько первых моделей оснащались оригинально выполненным салоном, который копировал интерьер скорой помощи до мельчайших деталей. Впоследствии с целью удешевления модели от такой роскоши отказались.

В начале 1997 г. появляется модель правительственного лимузина **ЗиС-110**. Даже невооруженным глазом, взглянув на модель, можно увидеть множество петелек, ручек, замочков и других элементов кузова, достоверно изготовленных даже в таком масштабе. А симитированные под хром бампера, облицовка радиатора придают автомобилю роскошный внешний вид.

стала модель седельного тягача **КАЗ-608В**, более известной как "Колхида". Модель сделана на высоком уровне; рама, элементы сцепного механизма и другие детали позволяют тщательно ознакомиться с устройством седельного тягача. Вслед за этой моделью появляется более старая версия "Колхиды" – **КАЗ-608**. Тягачи по желанию заказчика могут быть изготовлены с откидными кабинами, приподняв которые, можно увидеть миниатюрные двигатели. На шасси "Колхид" "АЛФ" создал их модификации: опытный грузовик **КАЗ-605**, топливозаправщик **ТЗ-2**, самосвал **ЗИЛ-ММЗ-4502**.

Наиболее привлекательной моделью по праву следует считать **УралЗИС-355М**. Для создания модели пришлось пересмотреть множество литературы, было отыскано много фотографий и даже текстовых описаний. Как и на настоящем автомобиле, основой для создания грузовика послужила кабина ГАЗ-51. Модель получилась весьма симпатичной, детализировка не уступает по качеству другим моделям фирмы. Большое впечатление при рассмотрении оставляют борта автомобиля, имитирующие деревянную расшивку кузова. Че-

Другой новинкой этого года можно назвать появление грузовой техники. Первой машиной в этом классе

рез окно двери кабины можно рассмотреть миниатюрную панель приборов. Впоследствии на этой базе фирма разработала и другие ее варианты: знаменитый цементовоз "джентельменов удачи", самосвал УралЗИС-358, автоцистерны АЦ-2,6 и АЦ-4, хлебный и почтовый фургоны и др.

1997 г. оказался одним из наиболее продуктивных в работе фирмы. Везухи Луцкого автозавода также попали в поле зрения "АЛФ" в этот период. Сначала появляется **ЛуАЗ-969М**, привлекавший своим внешним видом покупателей, а затем на его основе создаются как опытные образцы **ЗАЗ-969** и **ЛуАЗ-969М** (1979 г.), так и серийно выпус-



Пикап ГАЗ-4 (1932–1936)

кавшиеся в Луцке **ЛуАЗ-969А**, **ЛуАЗ-2403**, пикап **ЛуАЗ-13021**. Если перевернуть каждую из них, то можно увидеть все элементы торсионной подвески.

Несмотря на широкое распространение моделей **ГАЗ-АА** и **ГАЗ-ААА** в 1997 г. фирма налаживает их производство и находит сбыт. По сравнению с ленинградскими полуторками модели "АЛФ" сделаны правдоподобнее во всех отношениях: форма кабины, детализировка бортов и ходовой части. Фирма также предлагает спецтехнику на их базе – топливозаправщики **БЗ-38** и **БЗ-42**, пожарные автонасосы **ПМГ-1** и **ПМГ-8**, хлебный фургон, санитарный автомобиль **СП-34**.



ЛуАЗ-969М "Волынь"



ГАЗ-69А





MAN-735

Семейство фургонов **БАЗ-3783Д** появилось тоже в 1997 г. Оно представлено сразу тремя моделями: пожарной модификацией **АБР-4**, автомобилем ско-



Цистерна АЦ-8(500А)  
на шасси МАЗ-500А

рой медицинской помощи и цельнометаллическим фургоном.

Первая советская малолитражка **НАМИ-1** была подготовлена к выпуску в 1998 г. НАМИ-1 является одной из наиболее дешевых моделей "ALF", так как основу материала кузова составляет смола.

В конце 1998 г. внимание фирмы было обращено на автомобили Минского автозавода. Тогда и появился наиболее известный представитель семейства "пятисотых" – **МАЗ-500А**. Достоверная округлость кабины, колеса с резиновыми шинами и другие элементы позволяют поставить этой модели высокую оценку.

Как уже стало принято на фирме, модель получила продолжение. С на-

чала это были самосвал **МАЗ-503** и седельный тягач **МАЗ-504**, а позднее появились автоцистерна **АЦ-8** и, наконец, самая сложная по конструкции – модель автокрана **МКА-10М(500А)**.

В 1999 г. фирмой были предложены некоторые модификации легкового автомобиля ГАЗ-А: пикап **ГАЗ-4**, московское такси **ГАЗ-6**, броневик **Д-8**, санитарный автомобиль. Здесь следует обратить внимание на колеса, спицованные диски которых выглядят как настоящие.

Нельзя не отметить тот факт, что среди продукции "ALF" в последнее время

появились и модели иностранных автомобилей: грузовиков **MAN-735** и **MAN-620**, **Citroën M55** и **C23**, автобусов **HANOMAG L28**, пожарных автоцистерн **LF-8** и **LF-20**, пожарных автонасосов **P.GUINARD** на шасси **Citroën M55** и **C23**.

Вступив в новое тысячелетие, "ALF" не остановилась на достигнутом, к производству готовятся

новые модели. В этом году планируется начать выпуск целого семейства пожарных автомобилей на шасси **ЗиЛ-157**, начиная от обычной автоцистерны и заканчивая сверхсложной пожарной 30-метровой лестницей.

За пять лет фирма "ALF" освоила выпуск более шестидесяти моделей. Не каждый производитель в состоянии за столь короткое время так разнообразить номенклатуру выпускаемой продукции. И все же, если вам доведется взять в руки эти модели, вы увидите, как трепетно относятся к ним на фирме "ALF".



Фургон цельнометаллический  
БАЗ-3783Д

Бензозаправщик  
аэродромный БЗ-38  
на шасси ГАЗ-АА (1938)



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

**БЕСПЛАТНО** публикуются **ТОЛЬКО** объявления, присланные на бланке, помещенном в журнале. Копии к бесплатной публикации не принимаются.

Стоимость **ПЛАТНОГО** объявления 15 руб. Оплата — почтовым переводом на расчетный счет учредителя с пометкой "Частные объявления" или в редакции.

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

## БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

---

---

---

---

---

---

---

---

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ  
ПРОДАМ  
ОБМЕНЯЮ  
РАЗНОЕ

☐  
☐  
☐  
☐

Почтовый адрес \_\_\_\_\_



# МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ ИЗ РОССИИ

(К выходу в свет первого в России лазерного диска, посвященного масштабным моделям)

жет быть, даже и ухудшилась – “исчезли” крупные экспортеры. А отсутствие единых механизмов распространения товаров по “всем углам и весам” внутри страны делает многие модели малодоступными для российских коллекционеров, которые могут использовать предлагаемый Список не только как информацию об имеющихся моделях, но и как каталог для пополнения коллекций.

Из-за отсутствия единого полного каталога, официальных каталогов и системы индексации отечественные модели у отдельных изготовителей не были прежде систематизированы. Примером этому могут служить каталоги масштабных моделей, изданные “Запчастьэкспортом”, в которых вообще не указан изготовитель моделей и оригинальные коробки моделей “Тантал” (в 1970-е годы на них указывался лишь экспортер – “Новозэкспорт”).

По мнению создателей Списка, наиболее удобна система индексации на основе разделения моделей по изготовителям. Такого рода систематизация моделей применяется во всем мире: условный буквенный код изготовителя плюс номер по каталогу (иногда этот номер начинается с масштаба – особенно часто в случае сборных моделей).

Нельзя не заметить, что некоторые изготовители все-таки предпринимали попытки систематизировать свои модели. Так, “Тантал”, использовавший систему индексов для основных моделей (буква “А” – для автомобилей, “П” – для прицепов, “Т” – для тракторов и порядковый номер) вынужден был отказаться от нее в 1986 г., когда индекс А42 стал последним, реально использованным (это была модель ЗиЛ-115). После этого модели двух разных автомобилей ВА3-2108 и ВА3-2109 получили одинаковый индекс А43 (индекс отливался на днище модели, а оно для обеих моделей было одинаковым). Сам же индекс А43 не указывался ни на модели, ни на коробке. А вскоре из “Тантала” выделился “АГАТ”, и индексация прекратилась. Некоторое время еще выпускались модели со старыми индексами, но после ремонта форм они были удалены. Новые модели индексов не получали.

Что касается моделей, произведенных в СССР с использованием оборудования и форм зарубежных фирм (так называемые ремейки – remakes), то здесь встречались самые разные варианты. Некоторые имели старые индексы, оставшиеся на формах от прежних изготовителей (хорошо, если они указывались на коробках, например, с буквой “Ф” от FROG, но чаще их приходилось искать на отдельных деталях модели после разборки). Некоторые получили новые единые индексы независимо от ее нового изготовителя (обычно они начинались с буквы “А” или “а”, что вносило путаницу). Кто-то (например, “Сихарули”) использовал собственную независимую сквозную нумерацию. А многие не применяли и не указывали никаких индексов, кроме ГОСТов или ТУ и артикулов. Ситуация несколько изменилась в 1990-е годы, когда некоторые новые изготовители моделей стали создавать свои каталоги и соб-

ственную систему индексации (один из положительных примеров – St.Petersburg Tram Collection, но даже в этом случае нет строгой логики в выборе индексов).

В середине 1990-х годов для идентификации любой модели производства СССР и стран бывшего СССР составителями Списка была предложена система **RMIndexes®**, основанная на условном трехзначном коде изготовителя модели (3 первые латинские буквы/цифры) и, где возможно, на номерах официальных каталогов (3 следующие цифры/буквы), при этом последний (седьмой) знак (латинская буква) указывает тип модели, что делает систему достаточно удобной, поскольку дает информацию об изготовителе и позволяет выбирать модели интересующего типа (например, пожарные, полицейские, грузовики, прицепы, медицинские, самолеты, вертолеты, наборы деталей и т.п.).

Сегодня семизначная система **RMIndexes®** используются во всех документах фирмы “Пересвет”, а также ее партнерами в России и за рубежом – региональными представителями, дилерами, администраторами сайтов в Интернете, коллекционерами и даже изготовителями моделей. Такая систематизация помогает коллекционерам, продавцам легко и быстро сообщить друг друга о конкретной, интересующей их модели.

Список и система **RMIndexes®** положены в основу выпускаемого фирмой “Пересвет” лазерного диска **“Scale Models From Russia”**, содержащего описания и фотографии не только моделей, но и их прототипов, а также другую полезную информацию. Фирма осознаёт все недостатки пилотной версии этого лазерного диска, которые объясняются в основном недостатком времени для размещения и систематизации всех имеющихся материалов. Не следует также забывать, что данный лазерный диск – фактически первый опыт столь полного и подробного издания такого рода информации.

Опыт пилотной версии показывает дальнейшее направление развития: систематизация информации о масштабных моделях, широкое использование **RMIndexes®**, гипертекстовых систем ссылок, помещения полной информации о моделях и прототипах, их производителях на русском и английском языках (частично – на немецком, французском, украинском, польском и др.), цветных фотографий моделей и прототипов в нескольких ракурсах и т.п.

Первая коммерческая версия данного лазерного диска увидит свет в сентябре-октябре 2000 г. *Подробная информация об этом диске доступна на сайте ООО ИП “Пересвет”:* <http://home.lanck.net/peresvet/>. Бесплатные демонстрационные версии диска доступны на сайтах:

[http://www-personal.umich.edu/~kot/demo\\_cd.html](http://www-personal.umich.edu/~kot/demo_cd.html)

и <http://www.RussianScaleModels.com/cddemo/demos.htm>.

Мы надеемся, что каждая последующая версия будет содержать не только информацию о новинках, но и будет приближаться к Энциклопедии масштабных моделей производства СССР, России и стран СНГ.





Микроавтобус РАФ-2203 "Латвия". 1976-1987  
00744 АГАТ  
Модель выпускается с 1981 г.  
RAF-2203 "Latvija", minibus  
Manufactured by AGAT. Manufactured at 1981 year

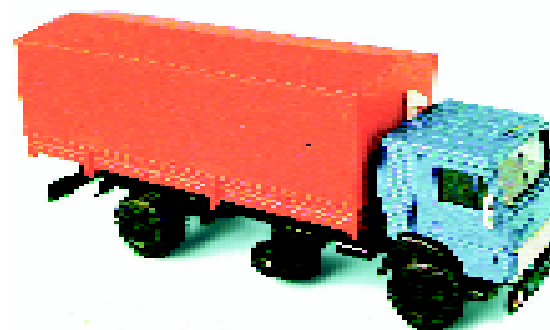
Микроавтобус РАФ-2203 "Латвия". 1976-1987  
Из коллекции Гусевых  
02428 ТРАНСАГЕНТСТВО – АГАТ  
RAF-2203 "Latvija", minibus  
TRANSAGENTSTVO  
Manufactured by AGAT



Микроавтобус РАФ-2203 "Латвия". 1976-1987  
Из коллекции В.Дятленко  
03260 аэродромное сопровождение – АГАТ  
RAF-2203 "Latvija", airport escort minibus  
Manufactured by AGAT



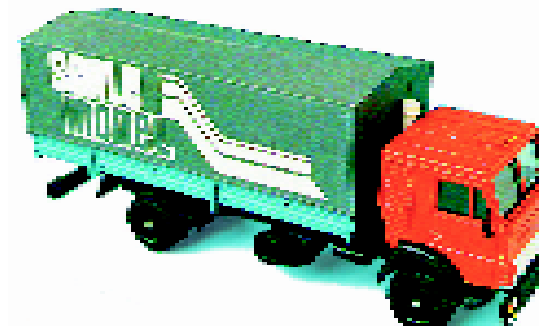
Микроавтобус РАФ-2203 "Латвия". 1976-1987  
Из коллекции В.Дятленко  
028430 КНИГИ – АГАТ  
RAF-2203 "Latvija", delivery books minibus KNIGI  
Manufactured by AGAT



Грузовой автомобиль КамАЗ-5325. 1986  
00042 с тентом – ЭЛЕКОН  
Модель выпускается с 1989 г.  
KamAZ-5325, covered drop-sided truck  
Manufactured by Elecon at 1989 year



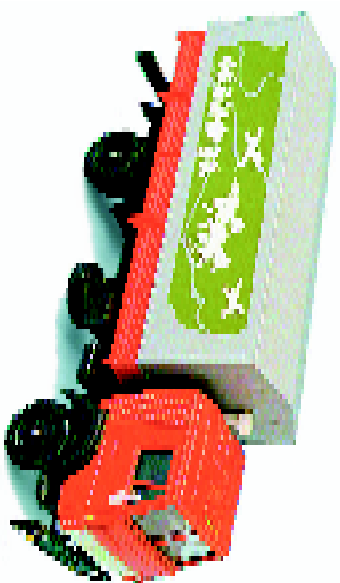
Грузовой автомобиль КамАЗ-5325. 1986  
00048 с тентом РОССИЯ – ЭЛЕКОН  
KamAZ-5325, covered drop-sided truck RUSSIA  
Manufactured by Elecon in 1997 year



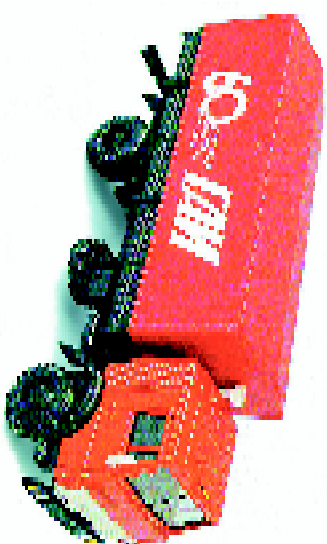
Грузовой автомобиль КамАЗ-5325. 1986  
00043 с тентом SCALE MODEL – ЭЛЕКОН  
KamAZ-5325, covered drop-sided truck SCALE MODEL  
Manufactured by Elecon



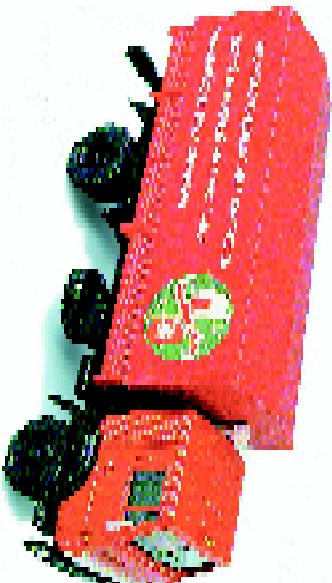
Грузовой автомобиль КамАЗ-5325. 1986  
00044 с тентом ЭЛЕКОН – ЭЛЕКОН  
KamAZ-5325, covered drop-sided truck ELECON  
Manufactured by Elecon



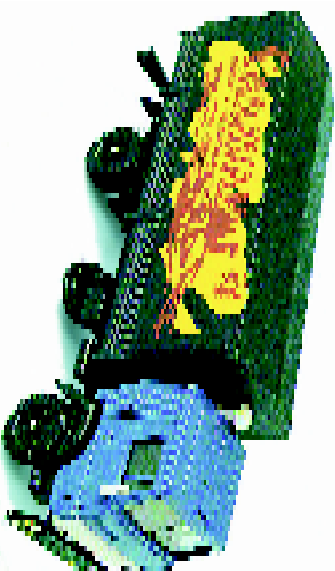
Грузовой автомобиль  
КамАЗ-5325. 1986  
00045 с тентом САВАНТУЙ –  
ЭЛЕКОН  
КамАЗ-5325, covered drop-sided  
truck SAVANTUY  
Manufactured by Elecon



Грузовой автомобиль КамАЗ-5325.  
1986  
00046 с тентом 60 ЛЕТ ГАИ – Э.ЛЕ-  
КОН  
КамАЗ-5325, covered drop-sided  
truck 60 LET GAI  
Manufactured by Elecon. Stopping  
manufactured



Грузовой автомобиль  
КамАЗ-5325. 1986  
00047 с тентом ВТОРОЙ ВСЕ-  
МИРНЫЙ КОНГРЕСС ТАТАР  
– ЭЛЕКОН  
Модель выпускалась в 1997 г.  
КамАЗ-5325, covered drop-  
sided truck WORLD SECOND  
TATAR CONGRESS  
Manufactured by Elecon  
in 1997 years  
Stopping manufactured



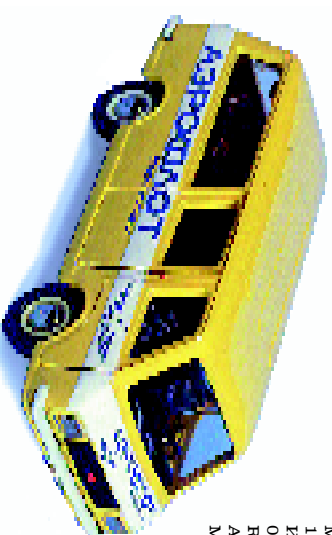
Грузовой автомобиль КамАЗ-  
5325. 1986  
00049 с тентом САРАВАН – Э.ЛЕ-  
КОН  
КамАЗ-5325, covered drop-sided  
truck SARAVAN  
Manufactured by Elecon



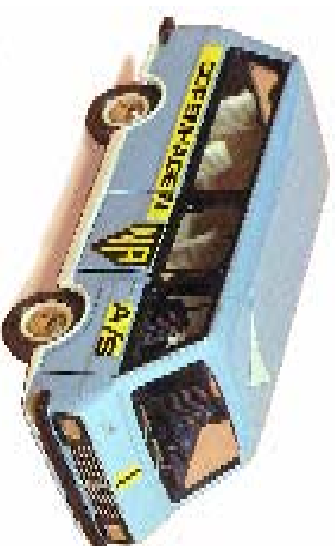
Микроавтобус РАФ-2203  
"Латвия". 1976-1987  
Из коллекции А.Тоушнова  
02077 ПОЧТА – АГАТ  
РАФ-2203 "Latvija", delivery  
mail minibus POTCHTA  
Manufactured by AGAT



Микроавтобус РАФ-2203 "Латвия".  
1976-1987  
Из коллекции В.Дятченко  
02430 с белой полосой – Танга  
Модель выпускалась в 1981 г.  
РАФ-2203 "Latvija", delivery mini-  
bus with white strip  
Manufactured by Tantal in 1981 year  
Stopping manufactured



Микроавтобус РАФ-2203 "Латвия".  
1976-1987  
Из коллекции А.Соколова  
03494 АЭРОФЛОТ – АГАТ  
РАФ-2203 "Latvija", airport minibus  
АЭРОФЛОТ  
Manufactured by AGAT



Микроавтобус РАФ-2203 "Лат-  
вия". 1976-1987  
Из коллекции А.Соколова  
03495 СОПЕННАГЕН – А.Соко-  
лов с использованием моделей  
АГАТ  
РАФ-2203 "Latvija", minibus  
СОПЕННАГЕН  
Manufactured by A.Sokolov (Mos-  
cow). Conversion by AGAT. Limited  
editions



Полноприводной грузовой автомобиль  
Урал-375. 1961-1965  
Фото В.Дмитриева  
02220 Мастерская Дмитриева  
Ural-375, off-road truck with open cab  
Manufactured by Dmitriev  
Limited editions. Stopping manufactured



Полноприводной грузовой автомобиль  
Урал-375. 1961-1965  
Из коллекции А.Голунцова  
01855 условный – Голунцов с использо-  
ванием моделей ЭЛЕКОН  
Ural-375, conventional off-road truck  
Manufactured by Goluntsov  
Conversion from ELECON. Limited  
editions. Stopping manufactured

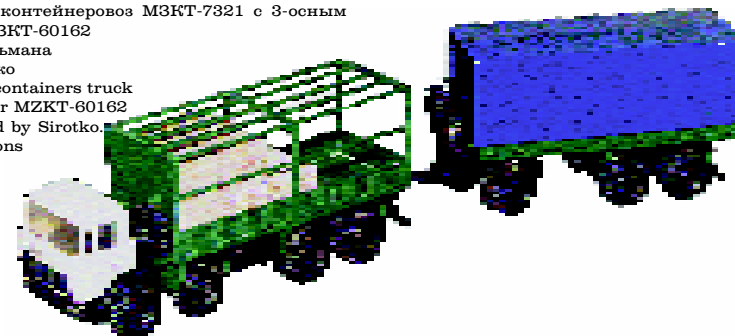


Полноприводной грузовой автомо-  
биль Урал-375. 1961-1965  
Фото В.Дмитриева  
02219 Мастерская Дмитриева  
Ural-375, off-road truck  
Manufactured by Dmitriev  
Limited editions. Stopping manufac-  
tured

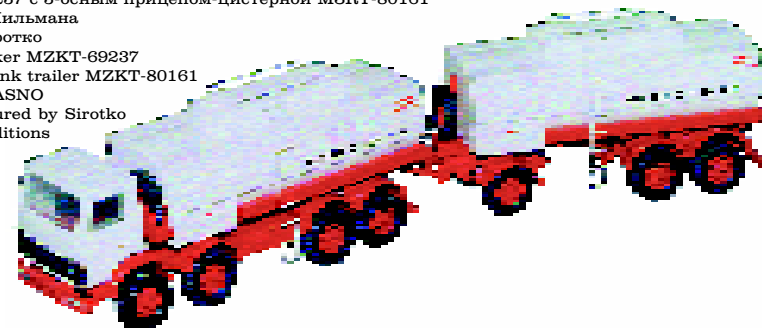
К-375, фургон армейский специ-  
альный на шасси Урал-375Д  
Фото В.Дмитриева  
02232 Мастерская Дмитриева  
K-375, camouflaged military  
van with based Ural-375D  
Manufactured by Dmitriev  
Limited editions.  
Stopping  
manufactured



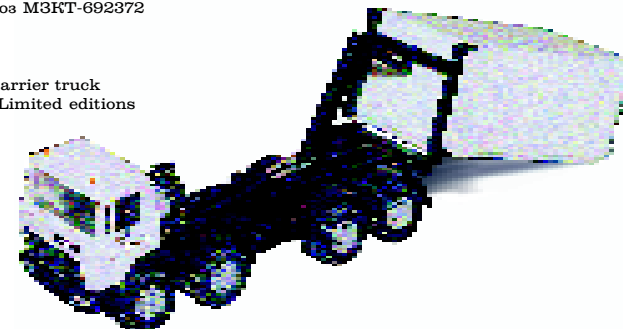
Автомобиль-контейнеровоз МЗКТ-7321 с 3-осным  
прицепом МЗКТ-60162  
Фото Ю.Мильмана  
02741 Сиротко  
MZKT-7321 containers truck  
& 3axle trailer MZKT-60162  
Manufactured by Sirotko.  
Limited editions



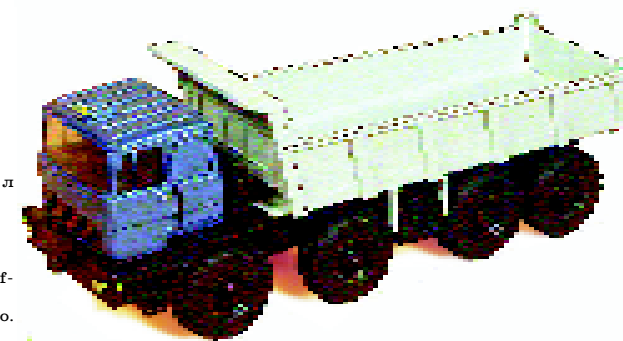
МЗКТ-69237 с 3-осным прицепом-цистерной МЗКТ-80161  
Фото Ю.Мильмана  
02744 Сиротко  
Fuels tanker MZKT-69237  
& 3axle tank trailer MZKT-80161  
OGNEOPASNO  
Manufactured by Sirotko  
Limited editions



Автомобиль-контейнеровоз МЗКТ-692372  
Фото Ю.Мильмана  
Из коллекции МЗКТ  
02747 Сиротко  
MZKT-692372, container carrier truck  
Manufactured by Sirotko. Limited editions



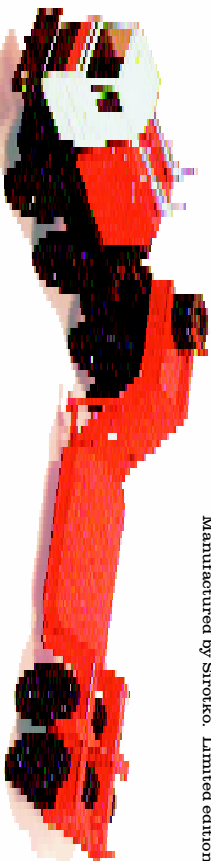
Автомобиль-самосвал  
МЗКТ-74165 "ВОЛАТ"  
Фото Ю.Мильмана  
Из коллекции Гусевых  
02479 Сиротко  
MZKT-74165 VOLAT, off-  
road dumper  
Manufactured by Sirotko.  
Limited editions



Тягач МЗКТ-7429  
02483 Сиротко  
МЗКТ-7429, off-road tractor  
Manufactured by Sirotko. Limited editions



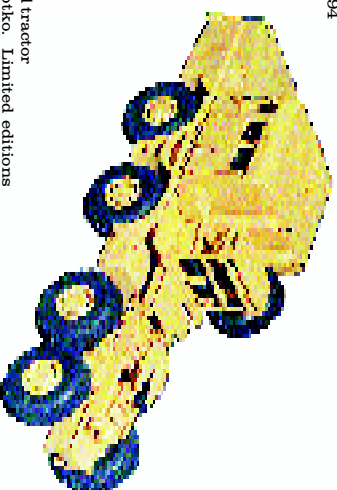
Тягач МЗКТ-74131 с 2-осным полуприцепом-тяжеловозом МЗКТ-9378  
02483 Сиротко  
МЗКТ-74131 & 2axle semitrailer МЗКТ-9378  
Manufactured by Sirotko. Limited editions



Тягач МЗКТ-74135 с 3-осным полуприцепом-тяжеловозом МЗКТ-9994  
03148 Сиротко  
МЗКТ-74135 & 3axle semitrailer МЗКТ-9994  
Manufactured by Sirotko.  
Limited editions



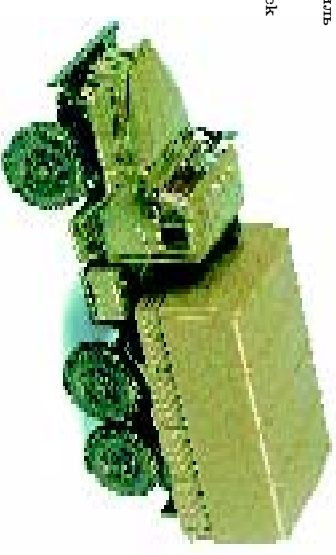
Тягач МЗКТ-74135  
03185 Сиротко  
МЗКТ-74135, off-road tractor  
Manufactured by Sirotko. Limited editions



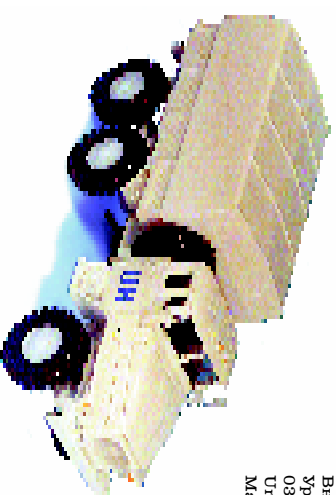
Внедорожный грузовой автомобиль  
Урал-4320-01  
00671 ЭЛЕКОН  
Урал-4320-01, off-road truck  
Manufactured by ELECON



Внедорожный грузовой автомобиль  
Урал-4320-01  
00672 с тентом – ЭЛЕКОН  
Урал-4320-01, covered off-road truck  
Manufactured by ELECON



Внедорожный грузовой автомобиль  
Урал-4320-01  
03592 ООН с тентом – ЭЛЕКОН  
Урал-4320-01, covered off-road truck UN  
Manufactured by ELECON



Внедорожный грузовой автомобиль Урал-4320-01  
00551 пожарный – Компания с использованием моделей ЭЛЕКОН  
Урал-4320-01, fire off-road truck  
Manufactured by Companion  
Conversion from ELECON.  
Limited editions





# ОТ МОТОКОЛЯСКИ К АВТОМОБИЛЮ

Материалы для статьи и автомобиля для съемки предоставлены фондом "Возрождение", г. Москва

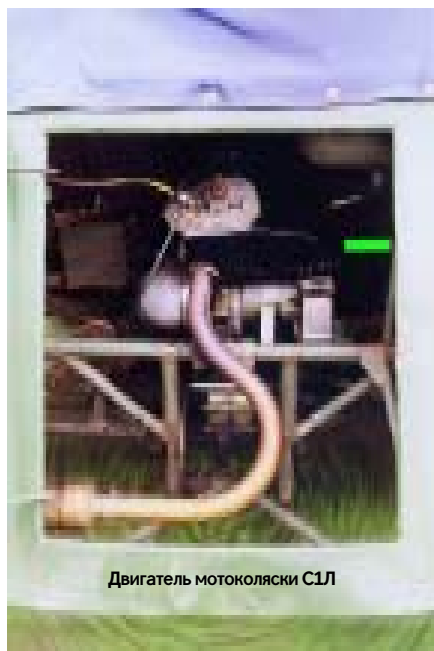
Серпуховский мотозавод возник в 1939 г., хотя постройка его основных корпусов была начата еще до Первой мировой войны (строительство финансировал фабрикант Коншин).

Осуществить замысел помешала война, а затем революция. Так и простояли недостроенные корпуса в лесах 15 лет, после чего по решению Советского правительства их строительство было все-таки завершено. Помещения использовались НКВД для размещения трудовой колонии несовершеннолетних правонарушителей.

В колонии, просуществовавшей до 1939 г., были организованы производственные мастерские, в которых изготавливали шлифовальные станочки, слесарный инструмент, алюминиевые ложки и получали цветное литье.

9 мая 1939 г. выходит постановление Экономсовета при СНК СССР № 428 об организации на базе колонии производства малолитражных мотоциклов. Для достижения проектной мощности определяется программа выпуска: 1939 год – 300 шт., 1940 г. – 8000 шт., 1941 г. – 15000 шт. мотоциклов.

7 июля 1939 г. приказами Наркома общего машиностроения и начальника Главмотовелопрома предписывается создать группу специалистов для разработки технического проекта, технологии и в пятидневный срок оформить техническую документацию и расчеты по проектным работам. Этот день принято считать днем рождения завода.



Двигатель мотоколяски С1Л

Организованный на заводе конструкторский отдел во главе с В.И.Латышевым начинает работу над совершенствованием мотоцикла МЛЗ с двухтактным двигателем объемом 125 куб. см, мощностью 3 л.с. Вскоре после изготовления необходимой оснастки завод приступает к их производству. В 1940 г. выпускается только опытная партия мотоциклов.

В середине 1940 г. по решению Главмотовелопрома на Серпуховском мотозаводе начинается изготовление новой модели мотоцикла Л-8 уже с четырехтактным верхнеклапанным двигателем объемом 350 куб. см. и мощностью 8 л.с. Техническую документацию присылает Ленинградский мотоциклетный завод.

Первая партия новых мотоциклов в количестве 180 шт. была выпущена в июне 1941 г. Дальнейшего развития производство мотоциклов Л-8 не получило. Этому помешала Великая Отечественная война.

В октябре 1941 г. большая часть оборудования завода, а также большинство рабочих были эвакуированы на восток. Часть оборудования установили на Ижевском машиностроительном заводе и использовали для производства оборонной техники, а другую (вместе с документацией) направили в Тюмень, куда в то же время прибыла оснастка и оборудование для выпуска мотоциклов ИМ-600.



Тюнинговый вариант автомобиля ВАЗ-11113 "Ока". Москва. Июнь 2000 г.

Некоторое время эти мотоциклы делали в Тюмени, а затем их производство было передано на Горьковский мотозавод.

Сразу же после разгрома фашистов под Москвой было принято правительственное решение о ремонте трофейных мотоциклов, и началось восстановление завода. Объем работ быстро возрастал – СМЗ являлся единственным заводом по ремонту трофейных мотоциклов.

Первые партии отремонтированных машин были отправлены под Сухиничи и Медынь.

Чем стремительнее наступала Красная Армия, тем больше прибывало тро-



феев. После Сталинградской битвы железнодорожная станция Серпухова была буквально завалена искалеченными немецкими мотоциклами, которые после восстановления вновь направляли на фронт уже против немцев.

Позже наряду с трофеями на завод стали поступать поставляемые по ленд-лизу из США мотоциклы Harley и Indian, а из Ирбита коляски для мотоциклов М-72. С помощью крепежных деталей, изготовленных на заводе, американские мотоциклы монтировались с ирбитскими колясками.

19 марта 1943 г. Государственным Комитетом Обороны принимается решение о восстановлении мотоциклетной промышленности, в соответствии с которым с Горьковского мотозавода было получено 50 станков и на работу приехали специалисты. С Ижевского завода на руководящие должности переводятся 8 специалистов. В 1945 г. началось пополнение оборудования завода за счет особых поставок.

В период 1946–1951 гг. завод находился в подчинении Центрального конструкторского бюро мотоцикlostроения на правах опытного цеха. Выпускались специальные опытные двигатели. Вместе с тем инструментальщиками завода были проведены и основные работы по созданию мотоциклов



Модели мотоколяски СЗД (1970–1998) в масштабе 1:43, выполненные разными мастерами



М-75.

В 1951 г. для инвалидов войны и труда началась подготовка к выпуску мотоколяски С1Л с мотором объемом 125 куб. см и весом 275 кг. Конструкция коляски была разработана ЦКБ мотостроения, а первый макет из гипса выполнил П.М.Поволяев.

Первые экземпляры коляски собирались с большими трудностями. Отсутствовали аппараты точечной сварки. Кузов облицовывался жестяником и сварщиком. Производительность была такой, что вдвоем они делали один кузов 4–5 дней. Потом его приходилось опаивать из-за сплошных прожогов. В конце 1952 г. с помощью специалистов ЗИЛА в кузовном цехе были смонтированы аппараты точечной сварки.

В 1952 г. два образца мотоколяски С1Л отправили в Москву своим ходом на утверждение.

К 1 мая 1953 г. коллектив завода обязался выпустить 30 мотоколясок. 25 апреля они были собраны, но без шарниров главной передачи, которые посту-

пили с Ирбитского мотозавода только 10-го на 30 апреля. Организовали их спешную установку

на коляски – обязательство было выполнено. Всего за 4 года коллектив завода выпустил 19 128 мотоколясок.

Во второй половине 1953 г. мотозавод вступил в новый этап своего существования – был создан конструкторский отдел, перед которым сразу же были поставлены ответственные технические задачи. Дело в том, что выпускаемая заводом мотоколяска С1Л имела много недостатков, и в первую очередь малую мощность двигателя – 3–3,5 л.с.

И вот молодой коллектив конструкторов отдела в 1954–1955 гг. с помощью конструкторов и лабораторий ЦКБ разрабатывает новый двигатель к мотоколяске СЗЛ на базе ИЖ-49 и проводит его испытания. Новая конструкция мотоколяски СЗЛ, освоенная заводом в

1957 г., имела двигатель объемом 346 куб.см и мощностью 7.3 л.с. В отличие от С1Л она имела мягкую (на резиновых подушках) подвеску двигателя и увеличенный дорожный просвет.

В том же году отделом совместно с НАМИ разрабатывается конструкция четырехколесной мотоколяски СЗА. В июле 1958 г. начинается ее серийный выпуск вместо снятой с производства трехколесной СЗЛ.

В 1959 г. отдел приступил к изготовлению опытного образца мотоколяски С4Б. Эта модель своими современными формами кузова и удачной компоновкой превосходила все ранее спроектированные, но в серийное производство не пошла.

Дальнейшим этапом развития конструкторской мысли на заводе можно считать совместную с НАМИ и Московским заводом малолитражных автомобилей (ныне АО “Москвич”) работу над созданием микроавтомобиля СМЗ-НАМИ-086 “Спутник” (1962 г.). Эта модель также не пошла в серийное производство.

В 1965 г. был прекращен выпуск мотоколяски С3А. Завод освоил и стал выпускать сельскохозяйственную продукцию – узлы картофелеуборочных комбайнов.

В 1967–1969 гг. параллельно с реконструкцией завода ведутся работы по проектированию новой мотоколяски СЗД.

Коляска выпускалась с 1 июля 1970 г. до 1998 г. Объем производства составлял 10–12 тыс. шт в год. При этом в 1976–1977 гг. ежегодный выпуск достигал 22 тыс. шт. В том же 1970 г. на заводе начинают выпускать детские велосипеды “Мотылек” по технологии, переданной с Рижского велозавода “Саркана Звайгзне”.

В 1978 г. разрабатывается новая модель детского велосипеда “Кроха”, а в 1986 г. – “Колибри”.

В 1979 г. после длительных усилий со стороны завода Министерство автомобильной промышленности разрешает ему приступить к разработке и изготовлению опытных образцов автомобилей особо малого класса. В предельно короткие сроки совместно с НАМИ были решены все подготовительные и организационные вопросы, в 1980 г. разработаны техническое задание и документация, а 12 июня 1981 г. представлен на испытание опытный образец с си-



Тюнинговый вариант автомобиля ВАЗ-11113 “Ока”. Москва. Июнь 2000 г.



ВАЗ-11113 “Ока”. Московский автомобильный фестиваль. 16–20 июня 1999 г.

ловым агрегатом Fiat-126P. Впоследствии на заводе изготовили еще три автомобиля.

В 1982 г. на ВАЗе начались работы по автомобилю, который с 1980 г. назывался "Ока".

В середине 80-х гг. Серпуховский мотозавод вступает в новый период своего развития. 25 июня 1985 г. по Постановлению СМ СССР завод приступает к выпуску автомобилей для инвалидов в количестве 10 тыс. шт. в год.

В 1986 г. были реконструированы сборочно-сварочное и окрасочное производства завода.

В 1987 г. в связи с переспециализацией на выпуск автомобилей "Ока" завод был передан в состав АвтоВАЗа и получил новое название – Серпуховский АМОЗавод. Совместно с АвтоВАЗом и НАМИ завод разработал конструкции автомобилей для инвалидов с одной здоровой ногой (CeA3-11102) и для инвалидов без обеих ног (CeA3-11101).

С 1988 г. завод разработал конструкцию и приступил к выпуску автомобильных прицепов CeA3-8129-0000010, в том числе двух типов большегрузных грузоподъемностью до 1000 кг.

В мае 1989 г. коллектив завода, не дождавшись окончания реконструкции, приступил к изготовлению автомобилей "Ока" с управлением для инвалидов на основе временной технологии. Первые такие автомобили были собраны в июне 1989 г., а начиная с июля темп сборки увеличился и достиг 20 автомобилей в месяц.

С 1992 г. для завода наступил новый тяжелый период развития в условиях проведения



экономических реформ. Переход от плановой экономики к рыночной привел к коренным изменениям в стратегии и тактике завода.

В 1993 г. проводится приватизация предприятия в составе ПО "АвтоВАЗ". Завод стал акционерным обществом, получил большую самостоятельность.

В 1995 г. вводится в эксплуатацию цех сборки, а через полгода – цех окраски автомобилей "Ока". Реконструкция была завершена.

С середины 1997 г. на автомобиль стали устанавливать более мощный двигатель объемом 750 куб.см, начались работы по изменению внешнего вида автомобиля. На основе базовой модели создается более комфортабельный с использованием новых отделочных материалов, модернизированным

силовым агрегатом, улучшенным внешним видом автомобиля CeA3-11113 "Ока-Престиж".

С начала 1998 г. снимает-

ся с производства

мотоколяска СЗД и приостанавливается выпуск прицепов, в связи с тем, что выпуск автомобилей "Ока" увеличивается.

В настоящее время конструкторским отделом завода разрабатывается сложная по конструкции модель автомобиля CeA3-11113-03 "Ока" с применением автоматики в управлении автомобилем для инвалидов с одной рукой и одной ногой. Многие конструкторские решения не имеют прямых аналогов в мире.

На рын-



Модели автомобиля ВАЗ-11113 "Ока" в масштабе 1:43, выполненные разными мастерами

ке сбыта создается сеть дилеров, ведутся работы с региональными отделами социальной защиты населения по обеспечению инвалидов транспортными средствами и улучшению обслуживания благодаря созданию условий, позволяющих более технически грамотно обслуживать и ремонтировать автоматизированные привода.



Тюнинговый вариант автомобиля ВАЗ-11113 "Ока". Москва. Июнь 2000 г.



Тюнинговый вариант автомобиля ВАЗ-11113 "Ока". Москва. Июнь 2000 г.



Тюнинговый вариант автомобиля ВАЗ-11113 "Ока". Москва. Июнь 2000 г.



# НАША ПОЧТА

Здравствуйте, уважаемый  
Александр Вадимович!

Раскрыл первый номер журнала, а в нем – фотографии модели автомобиля МАЗ-525. Наверное Вы тоже являетесь коллекционером моделей автомобилей и Вам, возможно, будет интересно узнать мнение другого коллекционера об этой модели.

Сразу оговорюсь, что сужу на основании фотографий и модели, попавшей ко мне через третьи руки, и беру на себя смелость утверждать, что Ваша модель идентична моей.

Итак, рассмотрим модель. Первое, что бросается в глаза, – отсутствие стеклоочистителей, защитных козырьков над передними фарами, поручней у ступенек, ведущих в кабину.

При поднятии платформы обнаруживается отсутствие цепного ограничителя платформы (у настоящего автомобиля он предотвращал опрокидывание платформы назад на угол более 65° (рис. 1). Также становится заметным отсутствие заливных горловин топливных баков (расположенных за кабиной) и масляного резервуара (закрепленного на раме).

Топливные баки у модели представляют собой одну деталь, но на чертежах, опубликованных в журнале “Моделист-конструктор” (№ 8 за 1974 г.), видны два бака, и они между собой разделены.

Посмотрим на модель сзади – отсутствуют: указатели поворотов (два); задний фонарь освещения номерного знака и сама табличка номерного знака; задняя фара.

Несколько слов об интерьере кабины. В модели мы видим довольно странные (видимо, 3-местный диван) сиденья с вырезом, отделяющим место водителя, но с общей стенкой. В кабине реального автомобиля (рис. 2) расположены два индивидуальных (для водителя и пассажира) сиденья, между ними – несколько рычагов. Те рычаги, что воспроизведены в кабине модели, имеют весьма отдаленное сходство с реальностью. О других мелочах, таких как вентилятор и плафон освещения, я уже не говорю.

Возможно, интерьер кабины МАЗ-525 выпуска 1950-х годов (представленный в модели) чем-то и отличался от МАЗа 60-х, но все остальные упомянутые мной детали точно были у машины 50-х годов.

О соответствии масштаба. Модель чуть крупнее, чем должна быть в масштабе 1:43. (Я не сторонник “отлавливания миллиметров” и погрешность мне кажется вполне допустимой.)

Вообще, модель вызывает двойствен-

ное чувство. С одной стороны, радостно, что у производителей наконец-то дошли руки до изготовления модели знаменитого самосвала, с другой, – неудовлетворенность из-за большого числа мелких недоделок (интересно, какими материалами руководствовались разработчики модели?). Было бы неплохо, если бы в будущем производитель доработал свою модель с учетом вышеизложенных замечаний.

Модель сверялась с материалами, изложенными в книге: Автомобиль-самосвал МАЗ-525: Руководство по уходу и эксплуатации. – Минск: “Полымя”, 1964, и по другим источникам.

Модель сверялась с материалами, изложенными в книге: Автомобиль-самосвал МАЗ-525: Руководство по уходу и эксплуатации. – Минск: “Полымя”, 1964, и по другим источникам.

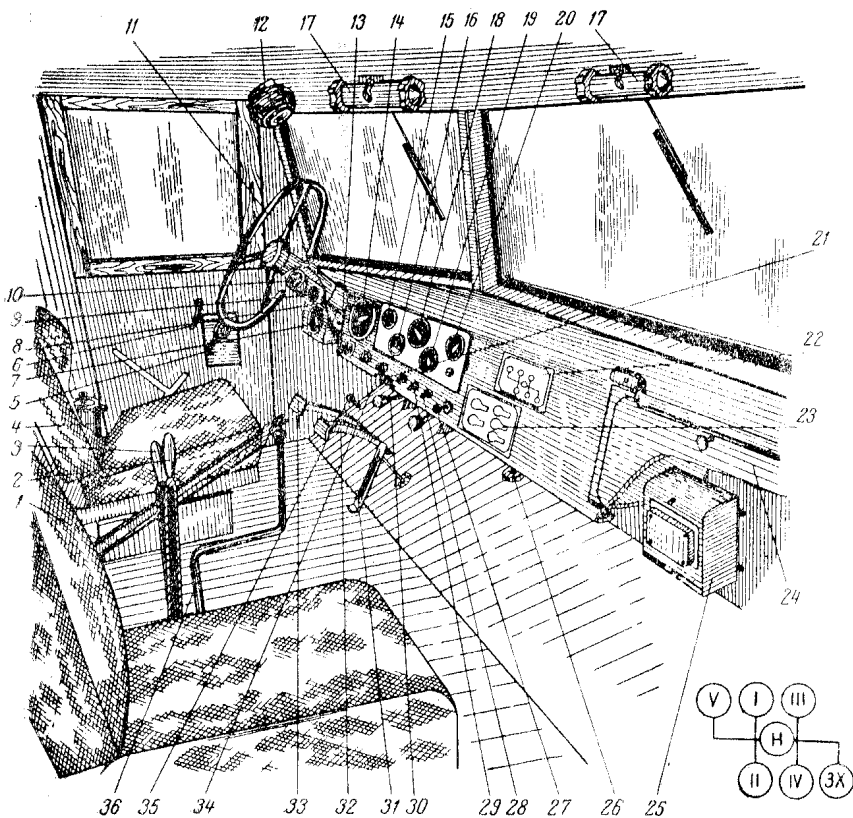


Рис. 2. Органы управления и контрольно-измерительные приборы автомобиля МАЗ-525:

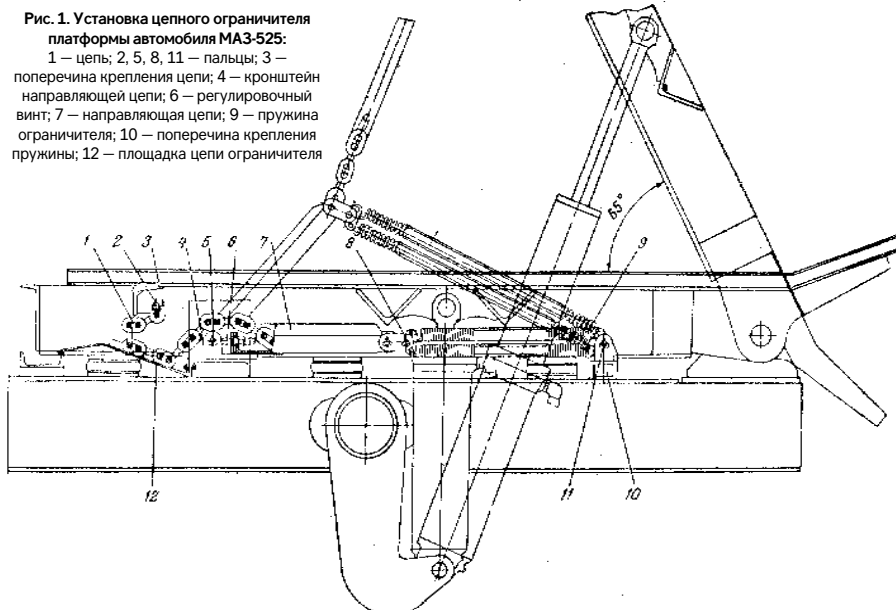
- 1 – рычаг ручного тормоза; 2 – рычаг управления подъемом платформы; 3 – рычаг включения привода насоса подъемного механизма; 4 – выключатель батареи (массы); 5 – рычаг подъема стекла; 6 – дверной замок; 7 – тахометр; 8 – указатель температуры масла; 9 – указатель давления масла двигателя; 10 – кнопка звукового сигнала; 11 – рулевое колесо; 12 – вентилятор; 13 – кнопка включения маслозакачивающего насоса; 14 – воздушный манометр; 15 и 20 – указатель температуры воды; 16 – вольтамперметр; 17 – стеклоочистители; 18 – спидометр; 19 – указатель уровня топлива; 21 – штепсельная розетка для напряжения 24В; 22 – табличка со схемой положений рычага коробки передач; 23 – табличка со схемой положений крана управления подъемным механизмом и крана включения коробки отбора мощности; 24 – ящик для вещей; 25 – реле-регулятор; 26 – выключатель стеклоочистителей; 27 – центральный переключатель света; 28 – выключатель вентилятора; 29 – переключатель света щитка и плафона; 30 – рычаг управления ручной подачей топлива; 31 – педаль управления подачей топлива; 32 – педаль тормоза; 33 – педаль сцепления; 34 – кнопка включения стартера; 35 – ножной переключатель света фар; 36 – рычаг переключения передач

Окончательно все точки над “и” может расставить только публикация подробных чертежей этого автомобиля (более подробных, чем в “Моделисте-конструкторе” № 8 за 1974 год).

С уважением  
А.Б.Крылов, Великий Новгород

Рис. 1. Установка цепного ограничителя платформы автомобиля МАЗ-525:

- 1 – цепь; 2, 5, 8, 11 – пальцы; 3 – поперечина крепления цепи; 4 – кронштейн направляющей цепи; 6 – регулировочный винт; 7 – направляющая цепи; 9 – пружина ограничителя; 10 – поперечина крепления пружины; 12 – площадка цепи ограничителя



# РАЗВОЗНЫЕ АВТОМОБИЛИ от ВАЗинтерСЕРВИС



## Особенности конструкции пикапов семейства ВИС-2346

Автомобили семейства ВИС-2346 изготовлены на базе узлов и агрегатов автомобиля ВАЗ-21213.

Двигатель и его системы, коробка передач, раздаточная коробка, передняя подвеска, рулевое управление, схема электрооборудования (за исключением задних световых приборов и заднего пучка проводов), панель приборов, передние сиденья и оборудование кабины по конструкции и условиям эксплуатации не отличаются от ВАЗ-21213.

Кабина ВИС-2346 двухместная, двухдверная, представляет собой переднюю часть кузова ВАЗ-21213 без изменений.

Кабина ВИС-23461 пятиместная, двухдверная, представляет собой удлиненную переднюю часть кузова ВАЗ-21213.

Кабина ВИС-23464 двухместная, двухдверная, представляет собой удлиненную переднюю часть кузова ВАЗ-21213 (увеличенная по сравнению с ВИС-2346 на 290 мм).

Задняя стенка кабины штампованная, приваренная по контуру к крыше, полу и боковинам с дополнительными усилителями.

Полурама сварная, пространственной конструкции, состоит из двух лонжеронов,

приваренных к полу кабины и соединенных между собой поперечинами.

Пол грузовой платформы выполнен из ламинированной фанеры. По периметру пол обрамляется специальным алюминиевым профилем, он же является неподвижным звеном петли типа рояльной для открывания бортов. Количество открываемых бортов – 3. Платформа может закрываться жесткой надстройкой (аналогично ВИС-2345).

Фургон устанавливается на полураму через надрамник и представляет собой пылевлагопроницаемую конструкцию в изотермическом или обычном исполнении. Фургон может быть оборудован боковыми или задними распашными дверями, оборудованными замком (аналогично ВИС-2345).

Задняя подвеска рессорная, задний конец рессоры с качающейся серьгой. Проушины рессоры и серьги имеют эластичные резиновые втулки.

Задние фонари пятисекционные ОСВАР 171.3716.

Масса перевозимого груза:

ВИС-2346 – не более 490 кг при двух человеках в кабине;

ВИС-23461 – не более 300 кг при пяти человеках в кабине;

ВИС-23464 – не более 450 кг при двух

человеках в кабине.

*Модификации автомобиля 2346:*

2346-0001010 – шасси;

2346-0000010 – автомобиль с грузовой платформой;

2346-0000012 – автомобиль с грузовой платформой и жесткой надстройкой;

23462-0000010 – автомобиль с фургоном.

*Модификации автомобиля 23461:*

23461-0001010 – шасси;

23461-0000010 – автомобиль с грузовой платформой;

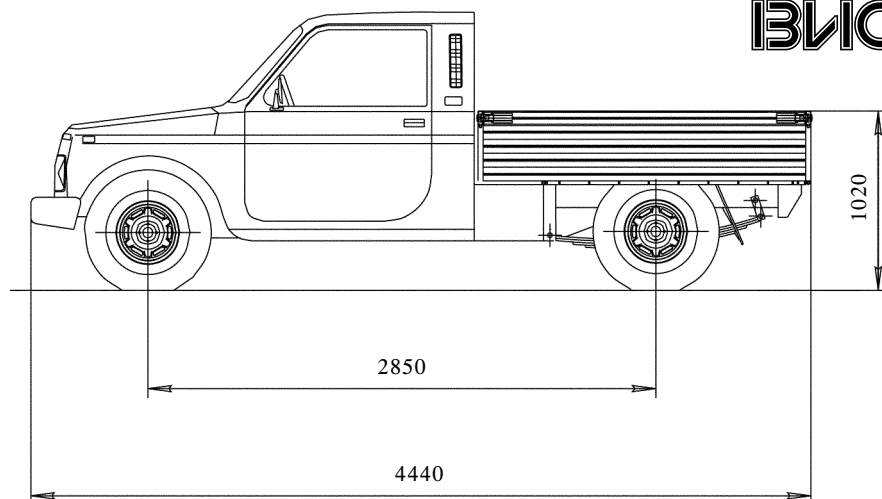
23461-0000012 – автомобиль с грузовой платформой и жесткой надстройкой.

*Модификации автомобиля 23464:*

23464-0001010 – шасси;

23464-0000010 – автомобиль с грузовой платформой;

23464-0000012 – автомобиль с грузовой платформой и жесткой надстройкой.



## ВИС-2346-0000010

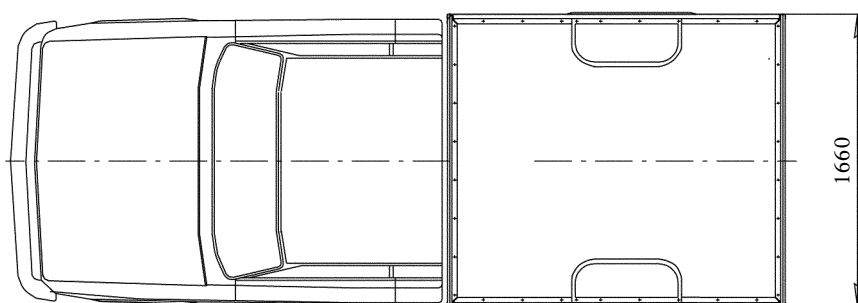
### МАСШТАБ 1:43



Модель автомобиля ВИС-2346, выполненная в масштабе 1:43 с использованием деталей модели ВАЗ-2121 производства "Тантал" (Саратов)



Модель автомобиля ВИС-2346, выполненная в масштабе 1:43 ОАО "Тантал" (Саратов)





# ЗАВОДСКИЕ МОДЕЛИ АМО-Ф-15

Вадим Дятленко

e-mail: diecast@chat.ru

http://www.scale.da.ru



ЗИЛ, Рославль (с 1988 г.)

Элекон, Казань (с 1985 г.);

КЗЫЛ-ТУ, Алма-Ата (с 1984 г., выпуск прекращен).

**Рославльские модели** были грубоваты, но в целом смотрелись стильно и приятно. Главное их достоинство – они были полностью металлические.

Существовало четыре конструктивно отличных друг от друга варианта:

- с металлическим карданом (с 1989 г.);
- с пластиковым карданом;
- с гладким днищем (с 1988 г.). Задний мост, кардан и картер двигателя вообще отсутствовали. Причем днище у данного варианта модели было другим – по иному располагались винты крепления, надписи.
- с бронзовыми замками капота двигателя.

Что касается цветовой гаммы – она была небогатой, но очень характерной: как правило, все модели были или красными, или серо-голубыми.

Завод Элекон производит модели АМО-Ф-15 с 1985 г. и по сей день, однако здесь можно наблюдать свойственную почти всем российским моделям тенденцию ухудшения качества. Существует три базовых модификации:

1. АМО-Ф-15 (с 1985 г.). Грузовик бортовой (ранние экземпляры имели металлизированную облицовку радиатора и рычагов управления, подпружиненную заднюю подвеску, не было заглушек на колесах). Так же выпускалась модель с тамповкой "1-ый АМО" точно соответствующей реальному прототипу.

2. АМО-Ф-15. Фургон "Почта" (с 1990 г.). Первые экземпляры модели имели бумажную наклейку, более поздние – соответствующую тамповку.

Для этой модели предусмотрена специальная коробка – более высокая (из-за тента) и с изображением самой модели. Как правило, модель была полностью синяя, но встречаются и полностью красные варианты. Разумеется,



Фото В.Твиленева



Модели автомобиля АМО-Ф-15 производства КЗЫЛ-ТУ



на заводе могли компоновать цвета кабины и кузова, как угодно, но для "Почты" это как-то не уместно.

3. АМО-Ф-15. Цистерна "Керосин". Достаточно новая модель – выпускается последние несколько лет.

Самой загадочной и призрачной представляется серия моделей, которая начала выпускаться производственным объединением по переработке пластмасс "КЗЫЛ-ТУ" (Алма-Ата) с 1984 г. Эти модели были очень примитивными и, по сути дела, являлись игрушками, так как были выполнены просто из цветной пластмассы совершенно неуместных цветов. Но, учитывая тот факт, что модели были выполнены в масштабе 1:43 (хотя и весьма приблизительно), они заслуживают внимания. Мало кто вообще видел эти раритеты "живьем" и уж тем более, мало кто имеет все три варианта в коллекции, а именно: автобус, штабной автомобиль (без крыши) и бортовой грузовик.

Модели автомобиля АМО-Ф-15 производства ЭЛЕКОН



Данная серия выпускалась разными изготовителями и была весьма разнообразна по конструктивным особенностям при сравнительно небольшом количестве позиций. Модели АМО-Ф-15 выпускались тремя предприятиями:



предусмотрена специальная коробка – более высокая (из-за тента) и с изображением самой модели. Как правило, модель была полностью синяя, но встречаются и полностью красные варианты. Разумеется,



Модели автомобиля АМО-Ф-15 производства ЗИЛ (Рославль)





## ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



АКСМ-101 (Визнер. Казахстан)



ЛиАЗ-677Б. 1973-1978  
(Визнер. Казахстан)



ЛиАЗ-677М (Визнер. Казахстан)



ЛиАЗ-677М. 1978  
(Визнер. Казахстан)



ЛиАЗ-677М (Визнер. Казахстан)



ЛиАЗ-6220Э (Визнер. Казахстан)



ЛиАЗ-5930. 1972  
(Визнер. Казахстан)



Альтерна-4216. 1993  
(Визнер. Казахстан)



Альтерна-4216. 1993  
(Визнер. Казахстан)



Цистерна на шасси ГАЗ-53  
(Визнер с использованием моделей завода  
“Электроприбор”, Каменец-Подольский)



ГАЗ-53. 1964-1965  
(Визнер с использованием моделей завода  
“Электроприбор”, Каменец-Подольский)



К-4310, фургон армейский на шасси  
КамАЗ-4310 (ВИКО-моделс  
с использованием моделей Электон)



МАЗ-938Б (ДАМИР, Казань)



ЛК-1. 1933 (Янешов, Казахстан)



К-1.4320, фургон армейский на шасси  
Урал-4320 (ВИКО-моделс  
с использованием моделей Электон)



ЗИЛ-130В1 с полуприцепом ОдАЗ-885  
(Прогресс, Москва)



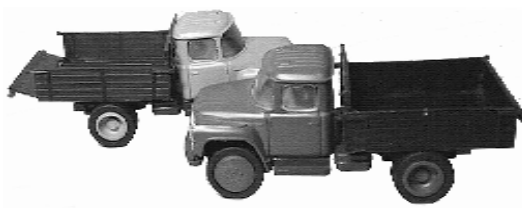
ЛК-2 (Янешов, Казахстан)



ЛК-3 (Янешов, Казахстан)



Радиолокатор подсвета и наведения  
ЗОН6 зенитной ракетной системы  
С-300ПМУ (Сиротко, Белоруссия)



Самосвал ЗИЛ-ММЗ-4502  
(Прогресс, Москва)

## ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



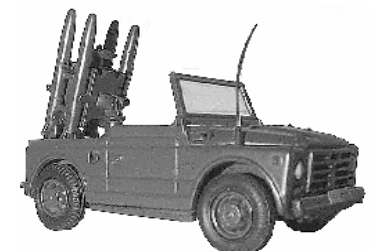
136 Autobus 18 BL "Trivento Campobasso GAR. ASS. FIAT" (RIO)



SL064 Citroen DS21 "Rally Monte Carlo". 1967 (RIO)



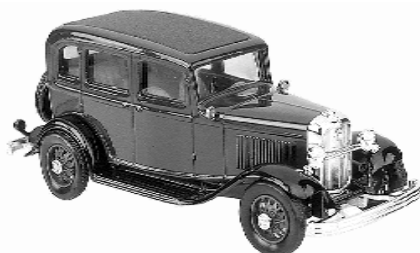
Fiat Campagniola (Old Cars)



Fiat Campagniola (Old Cars)



IVECO Turbodayly (Old Cars)



Ford V8 Delux Fordox. 1932 (Eligor)



KENWORTH T2000 Chromed (Eligor)

Фотографии фирм-изготовителей



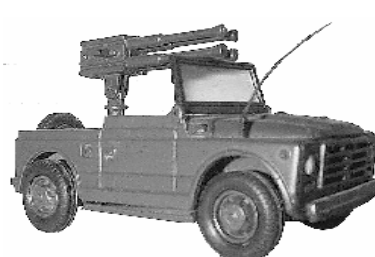
SL059 Fiat "Balilla" Milan Motorshow. 1932 (RIO)



SL070 Citroen ID19 Break "Amb. Municipale Azure Cross". 1959 (RIO)



Fiat Campagniola (Old Cars)



Fiat Campagniola (Old Cars)



IVECO Turbodayly (Old Cars)



Ford V8 Pick-Up truck Covered TEXACO. 1930-e (Eligor)



SL065 Citroen DS19 "Radio Monte Carlo". 1967 (RIO)



SL073 Volkswagen Beetle "Rally Monte Carlo". 1956 (RIO)



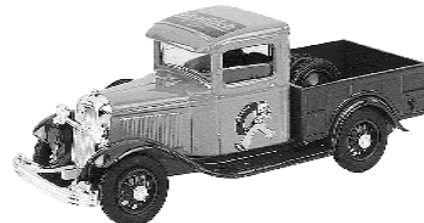
Fiat Campagniola (Old Cars)



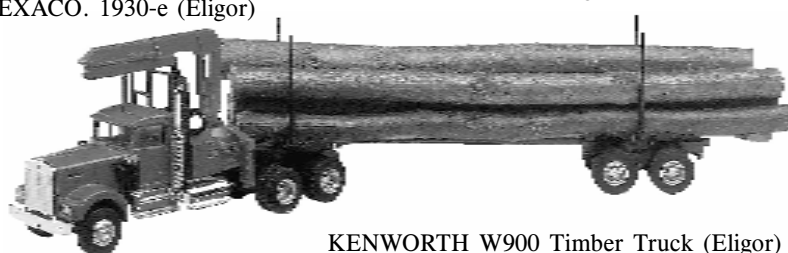
IVECO Turbodayly (Old Cars)



Ford V8 Fire Dept. Tow Truck. 1930-e (Eligor)



Ford V8 Pick-Up GOODRICH. 1930-e (Eligor)



KENWORTH W900 Timber Truck (Eligor)



# ELIGOR



## ИЗ ФРАНЦИИ

*Фото Eligor*

лучаются очень качественными.

С 1988 г. фирма расширила свой ассортимент за счет выпуска моделей грузовиков. Модель-



Ford V8 Trenton Fire Truck (1930-e)

ELIGOR — французская компания, основанная в 1978 г. С момента создания фирма изготавливает модели тщательно отобранных реальных автомобилей. Благодаря применению фирменных способов отливки и механической обработки модели по-

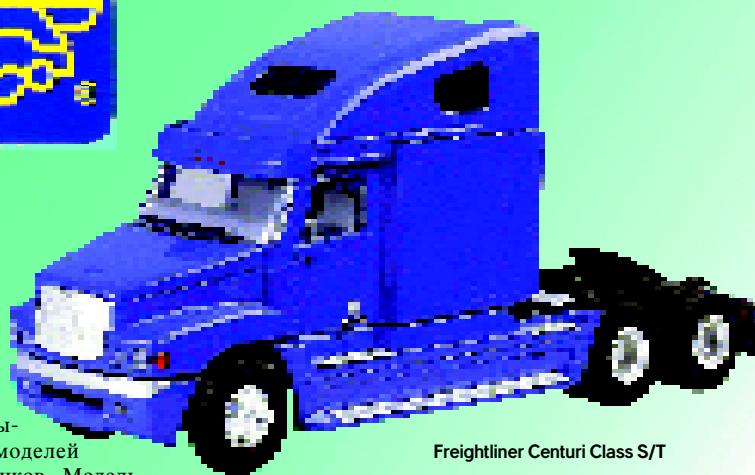


Ford V8 Los Angeles Fire Truck (1930-e)

ный ряд стал включать в себя так называемые “европейские грузовики” (седельные тягачи с кабиной над двигателем) и полуприцепы к ним (трейлеры).

В 1996 г. фирма была приобретена Paul и Anne-Marie Vullierme, которые не только сохранили славу Eligor как компании, производящей высококачественную продукцию, отвечающую требованиям коллекционеров, но и способствовали ее росту.

В 1998 г. Eligor переносит свое производ-



Freightliner Centuri Class S/T

ство в г. Izernore на Юго-Востоке Франции. Новое оборудование, установленное на фирме и нацеленное на улучшение и оптимизацию всех стадий проектирования и производства, способствовало удовлетворению еще более возросших требований коллекционеров.

В настоящее время модельный ряд компании Eligor включает в себя модели автомобилей, производившихся в 1930-х – 1970-х гг., а также некоторые модели европейских и американских (с капотом) грузовиков.



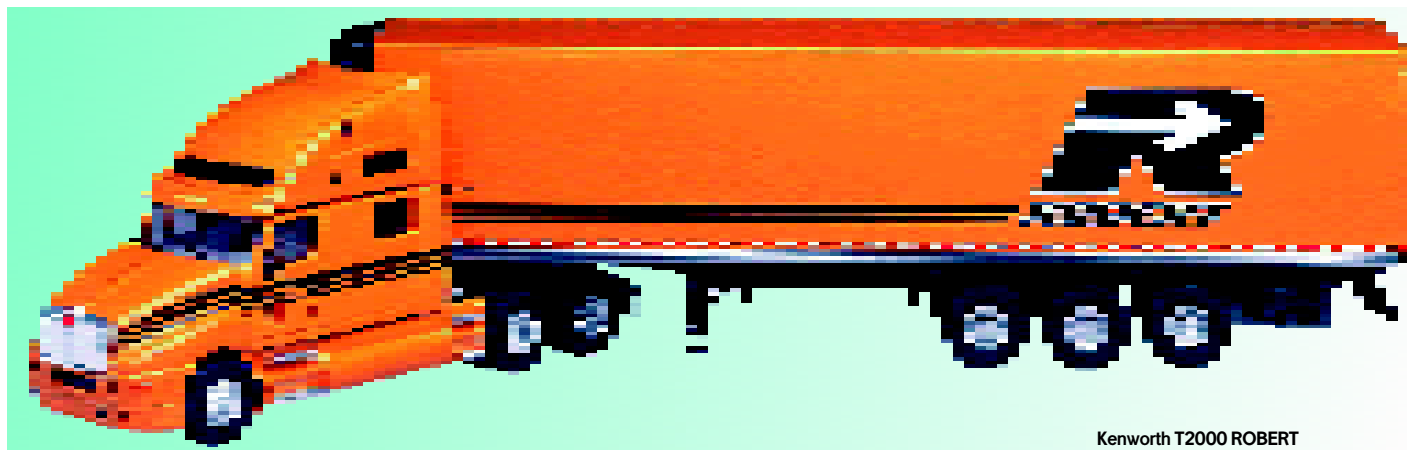
Ford V8 Milkmaid Tanker (1930-e)



Ford V8 His Master's Voice (1930-e)



Scania Serie 4 JORDAN (1998)



Kenworth T2000 ROBERT





ФОНД СОДЕЙСТВИЯ СОЦИАЛЬНОЙ АДАПТАЦИИ И РАЗВИТИЯ  
КОМПЛЕКСНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНВАЛИДОВ  
МОСКОВСКОЙ ГОРОДСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ  
ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА ИНВАЛИДОВ

## “ВОЗРОЖДЕНИЕ”



Автомобили российского производства  
с ручным управлением

Обширная цветовая палитра

Большой выбор дополнительных  
приспособлений и аксессуаров



**Автомобили “ОКА” с ручным управлением  
в комплектации “Вдохновение”**

- Эксплуатация без коррозии в течение продолжительного срока!
- обработка кузова методом «Катафорез»
- покраска акриловыми эмалями с металлизированным эффектом
- шумоизоляция до 7 дБ
- анатомические сиденья
- рулевое колесо «Вираз»
- полочка багажника
- консоль для аудиосистемы
- декоративные колпаки на колеса



ул. Южнопортовая, д.5  
тел. 279-27-71