

Автомобильный 2/2000 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МОДЕЛИ

**АВТОПРОМ В СОРОК
ТРЕТЬЕМ МАСШТАБЕ**

**РАЗВОЗНЫЕ АВТОМОБИЛИ
от ВАЗинтерСервис**

МОДЕЛЬНЫЕ НОВИНКИ

BRM из ... Италии

МУЗЕЙ НА СТОЛЕ



ВМЗ-34
ВОДОМАСЛО
ЗИС в год



IBC-1703



IBC-23432-0000010



IBC-2343-0000012



IBC-2343



Автомобильный 2/2000 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
А.Шкаев

Набор и верстка
Л.Н.Полетаева, Г.В.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.russianscalemodelss.com
E-mail: 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, 4
А.Бармасов

Автопром в сорок третьем
масштабе, 8
В.Новоселов

Развозные автомобили
от ВАЗинтерСервис, 15
А.Рекунов

Отечественные новинки, 19

Зарубежные новинки, 20
Новые модели от GUISSVAL

Руссо-Балты от АГАТА, 21
В.Дятленко

BRM из ... Италии, 23
В.Князьков

Музей на столе
Каталог моделей отечественных
автомобилей

CONTENTS

Russian models, 4
A.Barmasov

Auto Industry in Fourty Third
Scale, 8
V.Novoselov

Delivery Automobiles
of VAZ-Inter-Service, 15
A.Rekunov

New Models from Russia, 19

New Models from Abroad, 21
New models by GUISSVAL

Russo-Balts by AGAT, 22
V.Diatlenko

BRM from ... Italy, 23
V.Kniazkov

Museum on the Desk
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: Запорожье, Северное шоссе, д.5, кв. 1. Никифорову В.Ю.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МОДЕЛИ

Александр БАРМАСОВ*,
Санкт-Петербург



Неизвестный художник нач. XIX века.
Мальчик с игрушкой.
Псковский историко-художественный музей

ОТ ИГРУШЕК К МОДЕЛЯМ

Какое бы направление в коллекционировании Вы ни выбрали, сегодня недостатка в моделях нет. Практически 90% автомобилей, выпущенных ведущими автомобильными фирмами мира, уже воспроизведены в разномасштабных копиях, зачастую в нескольких вариантах. Однако, во-первых, так было не всегда, а во-вторых, отечественные автомобили обычно попадали как раз в число «неохваченных» 10%. Подавляющее большинство моделей советских автомобилей производится только отечественными изготовителями.

Автор не ставит своей целью дать подробный обзор истории производства игрушек-копий в дореволюционной России – интересующимся данной темой рекомендую обращаться к Евгению Смирнову (Нижний Новгород, Россия).

Первые модели запряжённых лошадей экипажей появились в России ещё в первой половине XIX в. «Мальчик с игрушкой» – картина неизвестного русского художника начала XIX в., находящаяся в Псковском историко-художественном музее, является хорошим примером и доказательством существования такого рода миниатюр в России уже в то далёкое время. Такие игрушки, в частности, производились Андреевской артелью. Артель была основана 1

апреля 1915 г. в обновлённых помещениях фабрики игрушек П.Талаева, производившей игрушки с 1872 г. Фабрика изготовила свыше 600 типов жестяных игрушек, включая элегантные и яркие миниатюрные экипажи. Производство процветало, и в период с 1902 г. до начала Первой мировой войны даже издавались иллюстрированные каталоги.

Наряду с игрушками российского производства некоторые специализированные магазины в Санкт-Петербурге, Москве, Нижнем Новгороде и других крупных городах предлагали высококачественные импортные игрушки – в основном французских и немецких кукол, кукольные дома, оловянных солдатиков и миниатюрные экипажи.

В 1897 г. известная ювелирная фирма Карла Г. Фаберже (Faberge) изготовила уникальный подарок Николаю II (1868–1918) в честь годовщины восхождения на престол. Подарок представлял собой коронационное яйцо, внутри которого была изумительная миниатюрная копия кареты императрицы Александры Фёдоровны (1872–1918). Ведущий механик и ювелир фирмы Георг Штейн (Georg Stein) работал над этой миниатюрой 15 месяцев. Крыша кареты украшена шестью двуглавыми орлами и короной, окна были сделаны из хрусталя, передние колёса были выполнены поворотными. При открывании дверей кареты тончайший механизм опускает две ступеньки. После революции этот шедевр был продан за границу и несколько раз менял хозя-

ев, пока не оказался в коллекции Музея журнала Forbes в Нью-Йорке. Аналогичное яйцо можно увидеть в фильме про «Агента 007» Джеймса Бонда – «Осьминожка» (1982).

В личной коллекции Е.Смирнова хранится миниатюрная (12 см длиной) стеклянная ваза начала 1900-х годов в форме автомобиля. Табличка на подставке гласит, что эта миниатюра была изготовлена по специальному заказу в честь десятилетнего юбилея в 1905 г.

К сожалению, даже в главном российском Художественно-педагогическом музее игрушки в Сергиевом Посаде тема игрушек-копий почти не раскрыта. Не уделяется этой теме должное внимание и на специализированных отечественных выставках (модели-копии даже не упоминаются среди основных экспозиций Московской международной выставки «Игрушки и игры»). Справедливости ради стоит отметить, что выставки моделей всё-таки периодически орга-



Автомобиль легковой. Кон. 1920-х – нач. 1930-х гг. Дерево.
Фабрика № 5 «Перековка».
Художественно-педагогический музей игрушки. Сергиев Посад



Автомобиль легковой. Нач. 1930-х гг. Металл.
Ачинская артель «Восход».
Художественно-педагогический музей игрушки. Сергиев Посад

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

низируются силами энтузиастов*.

Итак, российские модели-копии имеют своё прошлое, настоящее, а главное – будущее, и автор в этой и последующих публикациях постарается дать краткий (и к сожалению, весьма поверхностный) обзор развития данного направления.

Первые советские жестяные автомобильные игрушки появились в 1930-х годах одновременно с развитием автомобильной промышленности в Советском Союзе. Тогда же в СССР появились «пиратские» копии моделей, произведённых английскими и немецкими фирмами. Так, в 1937 г. ленинградский завод «Северный пресс» выпустил набор для сборки игрушечного автомобиля – точную копию аналогичного

новременно выпускались игрушки («каталки») металлические и пластмассовые, копировавшие реальные отечественные легковые и грузовые автомобили, бронетехнику. Но поскольку задача

точного копирования перед изготовителями не ставилась (а в случае бронетехники точное копирование было в то время невозможно), вряд ли стоит рассматривать такие игрушки в качестве моделей. Впрочем, некоторые даже очень примитивные игрушки своими пропорциями и деталями

достаточно точно напоминали грузовик ЗиЛ-130 или бронемашину БРДМ-1.

Промышленное производство действительно масштабных моделей в СССР началось в начале 1970-х годов. Более 250 разных масштабных моделей (металлических и пластмассовых) производилось в Советском Союзе в 1980-х годах – главным образом в Российской Федерации.

Среди отечественных изготовителей масштабных моделей – заводы в Москве, Ленинграде/Санкт-Петербурге, Саратове, Марксе, Казани, Костроме, Горьком/Нижегород, Ульяновске,

Россоши, Тбилиси, Таллине, Минске, Киеве, Донецке, Умани, Каменец-Подольском, Херсоне, Кременчуге, Жёлтых Водах, Запорожье, Алма-Ате, Одессе,

Свердловске и в других городах. Обычно изготовление моделей не было основным профилем этих заводов (производство высококачественных масштабных моделей требует специального прецизионного оборудования, которое в Советском Союзе было сконцентрировано главным образом в электронной и оборонной промышленности). Некоторые предприятия производили только один или несколько типов моделей.

Вместе с тем в Советском Союзе масштабные модели всегда входили в разряд дефицитных товаров – они рассматривались почти исключительно как игрушки, а игрушки никогда не считались в СССР предметами первой необходимости. Потребности коллекционеров и вовсе не учитывались при составлении производственных планов. Нельзя сказать, что масштабы производства были малы (производились сотни тысяч моделей в год), но в первую очередь удовлетворялись потребности экспорта, да и номенклатура моделей была невелика. В 1980-е годы редакция журнала «Техника-молодёжи» даже устроила «круглый стол» по проблемам отечественного историко-технического моделизма, пригласив представителей промышленности, чтобы разобраться, почему за границей производят массу моделей-копий, а в СССР – почти ничего, кроме оснастки, приобретённой у FROG. Шефом игрушечной промышленности СССР в то время был заместитель начальника Главного управления по производству игрушек В. Володин. Он долго объяснял журналистам, почему так сложно, почти невозможно было наладить производство моделей-копий...



Микроавтобус ЗИЛ-118. 1969 г. Пластмасса. Ленмашэлектробытприбор. Художественно-педагогический музей игрушки. Сергиев Посад



Студебеккер. Кон. 1940-х гг. Дерево, жёсть. Калининская мебельная фабрика. Художественно-педагогический музей игрушки. Сергиев Посад

набора английской фирмы Мессапо.

После Великой Отечественной войны производство игрушек-копий было продолжено. Первыми среди масштабных моделей 1950-х годов стали модели-иг-



ГАЗ-51. Кон. 1940-х — нач. 1950-х гг. Дерево. Институт игрушки. Художественно-педагогический музей игрушки. Сергиев Посад

рушки автомобилей (приблизительно в масштабе 1:43): ЗиС-110, ГАЗ-12 «ЗИМ», ГАЗ-М20 «Победа» и некоторые другие. Теперь они стали раритетами.

В 1960-е годы в СССР выпускались pedalные автомобили для детей, отдалённо напоминающие реальные легковые автомобили. Так, АЗЛК производил pedalную «копию» «Москвича» (строго говоря, назвать этот pedalный автомобиль копией можно с большой натяжкой). Од-

* В Москве выставки проводятся в ЦПКиО «Скользники». – Прим. ред.



ЗИС-110. Кон. 1940-х — нач. 1950-х гг. Папье-маше. Институт игрушки. Художественно-педагогический музей игрушки. Сергиев Посад



Бронетранспортер БТР-60. Игрушка

ПРОИЗВОДСТВО МОДЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ В СССР

Большинство моделей автомобилей в СССР производилось в масштабе 1:43, но использовались и некоторые другие масштабы (1:16, 1:20, 1:24, 1:50, 1:87 и т.п.).

По мнению автора, отечественные модели автомобилей можно разделить на две большие группы: *оригинальные модели и ремейки* (remakes), произведённые с помощью известных международных фирм-изготовителей моделей (с использованием старых форм и оборудования) – главным образом итальянских и французских. С помощью купленного в 1970-х годах оборудования в СССР было организовано производство моделей автомобилей в масштабах 1:43 и 1:24 в Москве, Тбилиси, Киеве, Ленинграде, Донецке, Минске и в некоторых других городах.



Седелный тягач ЗИЛ-130В1 с одноосным бортовым полуприцепом. Игрушка в масштабе 1:50

Оригинальные модели, в свою очередь, можно условно разделить в зависимости от способа их изготовления на три подгруппы (а как результат – от распространенности и цены).

Первая подгруппа – здесь рассматриваются только оригинальные модели заводского производства, их изготавливали – от тысяч до сотен тысяч штук в год. Такие модели могут быть и металлическими, и пластмассовыми, они обычно собраны из 40-100 деталей (иначе по внешнему виду их не отличить от игрушек), хотя первые модели «Тантала» имели всего 9, а вполне приличные модели завода «Двигатель» – 14-20 деталей). Для легковых и грузовых моделей цены колеблются от 50 до 200 руб. и выше (здесь и далее, где не оговорено особо, приводятся средние розничные цены на начало 2000 г.). Причём в престижных магази-

нах торговые наценки могут достигать и 50%. Обычно пластмассовые модели дешевле металлических. Разумеется, указанные цены являются только ориентировочными и применимы лишь для новых моделей. Возраст копии иг-

рает не последнюю роль при определении цены того или иного экземпляра. С возрастом цена модели начинает зависеть от множества параметров: сохранность, общее количество выпущенных моделей, производство завершено или продолжается, соответствие окраски оригиналу, наличие оригинальной коробки и т.п. Старые модели обладают неповторимым шармом и дают представление о технологии производства, присущей определённому периоду. Одно можно сказать точно: хорошо сохранившиеся модели первых лет выпуска в оригинальных коробках иногда в десятки раз дороже современных аналогов.

При производстве металлических (die-cast) моделей промышленные изготовители (такие, как ЛОМО-АВМ, «Тантал/Литан», «Агат», «Электрон») обычно применяют литьё из сплавов типа ЦАМ (цинк, алюминий) в металлические разборные формы. Дороговизна и недостаточность высококачественных сплавов в достаточных количествах вынудило «Тантал/Литан» в конце 1990-х годов перейти к выпуску моделей, в которых отлитые из металла элементы заменены на аналогичные пластмассовые. К сожалению, это существенно снизило качество моделей.

Наряду с крупными фирмами-изготовителями существуют и мелкие, производящие оригинальные модели на промышленной основе, но в значительно меньших количествах.

Автор считает необходимым упомянуть, что даже крупные изготовители, производящие тысячи одинаковых моделей, отличающихся в лучшем случае

цветом, всё же стремятся разнообразить гамму предлагаемых моделей, выпуская разные модификации одной базовой. Среди примеров таких моделей производства «Агат» и «Тантал/Литан» – модели с багажником на крыше, с прицепами, такси (разные версии), милиция/ГАИ/ДПС/охрана (по нескольким версиям – СССР, Россия, с фонарями и без, и т.п.), военная автоинспекция, служба безопасности движения, медицинские, почта, свадебные, аварийные, учебные, доставка (например, «Книжки», «Меха» и т.п.), ООН и так далее, и так далее. Все модели Москвичей



Автомобильный кран ЗИЛ-130. Кол. 1970-х гг. Металл, пластмасса. Ленмашэлектробытприбор. Художественно-педагогический музей игрушки. Сергиев Посад

производились и производятся не только разных цветов, с разными надписями и дополнительными элементами, но и с тремя вариантами решётки радиатора: с двумя или с четырьмя круглыми, или с двумя прямоугольными фарами (поскольку облицовки и фары реальных автомобилей отличались в зависимости от года их выпуска). А некоторые из этих моделей также выпускались ещё с двумя типами облицовок и фар («ижевские» варианты). Однако иногда версии моделей появлялись из-за необходимости упростить и удешевить производство. Так, масштабные модели ЗиЛ-115 и ЗиЛ-117 первоначально выпускались с антенной на крыше, а теперь – без. Масштабная модель ГАЗ-24-02 «Эскорт» сначала производилась с двумя антеннами, теперь – без. Модели некоторых «Руссо-Балтов» производились с открывающимися капотами и подробными моделями двигателей, позже – без*. Первые и последующие версии мо-

Модель автомобиля ЗИС-6 ПАМ-2 в масштабе 1:72 (сборная). АЕР-Moldova (Кишинев)



ИСТОРИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО МОДЕЛИЗМА

дели ГАЗ-24 «Волга» отличаются достаточно серьёзно (даже существовали версии без открывающихся дверей – что уж говорить о наличии запасного колеса в багажнике). Первые модели Москвича-403 производились с открывающимися передними дверями, затем в течение многих лет эта модель вообще не выпускалась, а позднее производство было возобновлено, но уже с неоткрывающимися дверями. То же имеет место и в случае других изготовителей. Так, первые и последующие версии моделей КамАЗов производства «Электрон» отличаются деталями. Впрочем, модели не только упрощаются. Например, появляются версии с передними поворачивающимися колёсами. Модели ЗиЛ-131 первоначально производились с примитивной металлической имитацией двигателя, последующие версии получили несколько лучшую его пластмассовую копию.

Специальные модели производились перед XXII Олимпийскими играми (Москва, 1980): с официальной эмблемой и надписями «Москва-80». Позднее производились модели и с другими надписями – «С



Модели автомобиля ЗИЛ-115 в масштабе 1:43. Тантал (Саратов)/ АГАТ (Минск)



ГАЗ-14 «Чайка» в масштабе 1:43 хоть и отличалась некоторой примитивностью и чрезмерным для такой модели весом (260 г против 180 у аналогичной по размерам модели ЗиЛ-117 производства «Агат»), была и остаётся жемчужиной многих коллекций. ГАЗ выпускал также модели-игрушки с электрическими, заводными и инерционными двигателями. Кременчугский автомобильный завод (Украина) в масштабе 1:50 выпускал металлическую модель-игрушку самосвала КрАЗ-251 (1974 г.). Откровенными недостатками этой модели были экзотические цвета (КрАЗ рассматривал её скорее как игрушку) и примитивные колёса. Умельцы легко исправляли эти недостатки, перекрашивая модель и заменяя колёса на «камазовские» от серийных моделей «Электрона». Запорожский автомобильный завод «Коммунар» (Украина) выпускал модели и игрушки «Запорожцев». А модели первенца будущего ЗиЛа АМО-Ф15 выпускались не только «Электрон», «Прогрессом» и «Кзыл-Ту», но и филиалом Завода имени Лихачёва в Рославле (Россия). Изготавливал модели и Минский автомобильный завод (Минск, Белоруссия).

Продолжение следует



Модели автомобиля Москвич-403 в масштабе 1:43. Тантал (Саратов)

Новым годом!», «400 лет Саратову», «850 лет Москве» и многие-много другие. Ну а плоские поверхности пластмассовых тентов КамАЗов и прицепов ОдаЗ позволили «Электрону» выпустить десятки «новых» моделей, чему их только не посвящая.

С другой стороны, существуют модели, производящиеся разными изготовителями: например, модели в масштабе 1:43 джипа УАЗ-469 производятся (или производились) «Электромашиностроительным заводом» (Херсон, Украина) – пластмасса, «Ульяновским автомобильным заводом» и «Танталом/Литаном» – металл. Две последние модели базировались на одной исходной разработке, но тем не менее отличаются друг от друга. Автор знает по крайней мере 4 разные масштабные модели бортового АМО-Ф15, серийно производившиеся четырьмя изготовителями, не считая самоделок. Модели разных модификаций ЗиЛ-130 (в том числе седельного тягача ЗиЛ-130В1 с полуприцепом ОдаЗ-885) в масштабе 1:43 выпускались как заводом «Электроприбор» (Каменец-Подольский, Украина), так и московским заводом игрушек «Прогресс». Оба изготовителя квалифицирова-

Следует отметить Горьковский автомобильный завод (Россия), который выпускал как собственные (довольно примитивные), так и переданные с «Тантала» модели «Волг» и «Чаяк». Разработанная на ГАЗе модель «Волги» ГАЗ-24 выглядела просто ужасно (даже для игрушки) и отличалась масштабом (1:50), однако имела существенное преимущество перед другими моделями – оригинальную имитацию фар, ранее предложенную фирмой Corgi. Производство этой модели-игрушки было прекращено после начала выпуска прекрасной модели «Волги» на «Тантале». А вот металлическая модель



Модель-игрушка автомобиля КрАЗ-251 в масштабе 1:50. Кременчугский автозавод



ХУДОЖЕСТВЕННО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ ИГРУШКИ

Время работы: с 10.00 до 17.00 (без перерыва)
Понедельник, вторник выходные дни
Последний пятница месяца санитарный день

Адрес музея: Московская область,
г. Сергиев-Посад,
проспект Красной Армии, д. 123

Проезд: электричкой с Ярославского вокзала
автобусом от метро ВДНХ

* Смотри каталог моделей в первом номере журнала. – Прим. ред.

АВТОПРОМ В СОРОК ТРЕ- ТЬЕМ МАСШТАБЕ

Владимир НОВОСЕЛОВ,
Нижний Новгород

Фото автора

Среди людей, для которых досуг – это не пустое времяпрепровождение, а возможность познать что-то новое и интересное или реализовать свой творческий потенциал, значительную часть составляют коллекционеры. Круг предметов коллекционирования безграничен – от бутылочных пробок до экзотических автомобилей. Широкое распространение во всем мире получило коллекционирование масштабных моделей автомобилей. Далеко не у каждого есть возможность собирать настоящие – это требует много места и безумно много денег. Выход – масштабные копии милых сердцу транспортных средств, уменьшенных в двадцать четыре, тридцать пять, сорок три, восемьдесят семь раз (есть и другие масштабы). Автор данного повествования также имеет склонность к коллекционированию автомобилей в масштабе 1:43.

НАЧАЛО

Весной 1977 года, я, ученик третьего класса, после долгих уговоров родителей стал счастливым обладателем первой модели автомобиля, которая впоследствии положила начало моей коллекции. Это был Москвич-408 белого цвета стоивший 3 рубля 50 копеек.

Шли годы, и простое собирание моделей переросло в серьезное увлечение, поиск очередной модели сопровождался сбором информации о ней, постепенно определялось и направление коллекционирования – отечественные автомобили, преимущество отдавалось автобусам и грузовикам, причем особо теплые чувства вызывали автомобили периода пятидесятых–шестидесятых годов.

В какой-то момент я понял, что тот ассортимент, который предлагают производители масштабных моделей, весьма скуден, да и качество некоторых из них оставляет желать лучшего. Начал с малого – устранения заводских дефектов: зачистки заусенцев, подгонки наперекосы



Пожарный автомобиль-цистерна АС-20(51)
на шасси ГАЗ-51А в масштабе 1:43

установленных деталей – дверок, бамперов и т.д. Следующий этап доводки “до ума” включал более серьезные вмешательства в модель. Например ГАЗ-14 “Чайка”, известная коллекционерам грубым исполнением, получила вместо имитирующих фары “прыщей” нормальную стеклянную оптику, также на стеклянные были заменены подфарники и задние фонари из непрозрачной пластмассы, молдинги и дверные ручки обрели характерный блеск хрома, а колеса стали более эстетичными и соответствующими действительности (от ЗИЛ-117). Подверглись серьезной реконструкции ГАЗ-69 и РАФ-977ДМ. Здесь уже пришлось пустить в ход надфиль, передняя панель “РАФа” обрела более реальные очертания, а у “ГАЗика” на кромках крыльев появились характерные выштамповки, капот больше не свисал за пределы боковин и облицовки радиатора, улучшения были внесены в оптику и ходовую часть. Предпринимал попытки улучшить серийную модель грузовика ЗИЛ-4331* производства завода “Вега” (Умань), но сравнив ее с прототипом и решив, что проще сделать новую машину (сплошь и рядом, в каждой детали вопиющая недостоверность), ограничился доработкой кабины.

Необходимость существенного вмешательства в конструкцию кузова или кабины повлекла за собой проблемы, связанные с окраской. Методом проб и ошибок шло постижение малярного ремесла: возможность использования кисточки отметалась

безапелляционно: раз и навсегда, эксперименты с аэрозольным баллончиком также не дали желаемого результата, оставался единственный путь – использование профессионального оборудования – аэрографа (миниатюрного краскопульта) в купе с компрессором. Аэрограф приобрел по случаю у приятеля, а “бэушный” компрессор от холодильника пришлось доработать – оснастить ресивером и воздушным фильтром.

ЕСТЬ БАЗОВАЯ МОДЕЛЬ – БУДЕТ МОДИФИКАЦИЯ

Общаясь с моделистами, имевшими опыт в изготовлении модификаций машин на базе серийно выпускаемых моделей, восхищался их творчеством и считал, что это мне не доступно. Однако желание попробовать себя на новом поприще оказалось сильнее боязни перед возможной неудачей. В качестве объекта конструирования выбрал цельнометаллический фургон УАЗ-452. Объем переделок предстоял не очень большой, но хотелось все сделать предельно достоверно. Разработав по имеющимся фотографиям чертежи на тот перечень деталей и конструктивных изменений, который необходимо было внести в серийную модель микроавтобуса УАЗ-452В, я взялся за дело. На место боковых окон базовой модели вмонтировал глухие панели с вентиляционными решетками, кабину водителя отгородил от грузового отсека перегородкой с окном, сам же грузовой отсек “очистил” от сидений.



Фургон УАЗ-452 и бортовой грузовик УАЗ-452Д
в масштабе 1:43. Переделка из моделей завода
“Тантал” (Саратов)

* На самом деле завод “Вега” выпускал копию прототипа автомобиля ЗИЛ-4331 – ЗИЛ-169Г. –
Прим. ред.

Полученный результат вдохновил, и выпускаемые промышленностью модели стали постепенно “обрастать” модификациями собственного изготовления, причем уровень конструктивных изменений с каждым разом усложнялся, и порой от серийной модели использовались только кабина и колеса, все остальное делалось своими руками.

Так УАЗ-452В послужил основой для создания бортового грузовика УАЗ-452Д (тогда Екатеринбург еще не выпускал эту модель). От базового автобуса ножовкой отсек все лишнее, раму сделал “ажурной” (пространство между лонжеронами и поперечинами стало полым), а кузов склеил из пластмассы.

Газогенераторный грузовой автомобиль ГАЗ-42 в масштабе 1:43. Переделка из модели завода “Двигатель” (Санкт-Петербург)



Автобус ГАЗ-03-30 в масштабе 1:43. Переделка из модели завода “Двигатель” (Санкт-Петербург)

Семейство грузовиков ГАЗ-АА, ГАЗ-ААА и ГАЗ-60, выпускаемых питерским заводом “Двигатель”, решил пополнить другими модификациями. Автобусу ГАЗ-03-30 от базовой модели достались только рама (доработанная), колеса и капот, все остальное сделал заново – кузов из латуни и жести, сиденья из пластмассы, стекла из оргстекла. Газогенераторный грузовик ГАЗ-42 получил характерные цилиндрические емкости – газогенератор и тонкий очиститель, а также ящик для дров и укороченный кузов. Вслед за автобусом и “газгеном” запустил в работу и санитарный вариант полупортки ГАЗ-55, но... практически полностью сделав кузов, приостановил работу над этим автомобилем. Причина? Так и не удалось (за 8 лет) найти изображение, как выглядела машина сзади, хотя высказывались мнения: “Делай по образу и подобию, кто узнает, как это было на самом деле”. Поиски изображения в данном ракурсе ни в музее ОАО “ГАЗ”, ни в автомобильной литературе тридцатых–пятидесятых го-

дов, ни в архивах у знакомых автофанатов, ни в старых фильмах (памятная “санитарка” из “Кавказской пленницы и новых приключений Шурика” на самом деле ГАЗ-55 не является) не дали результатов.

В планах продолжить модификационный ряд полупортки: самосвал ГАЗ-410, штабной автобус ГАЗ-05-193, пожарные автонасосы на шасси ГАЗ-АА (ПМГ-1) и на шасси ГАЗ-ААА (благосла-

чертежи и фотографии имеются).

Среди других моделей, созданных на базе выпускаемых промышленностью, РАФ-977ИМ “скорая помощь”, бортовой ЗИЛ-130 (как ни странно, Каменец-Подольский завод “Электроприбор” освоил три модели самосвалов и седельный тягач из семейства ЗИЛ-130, а дорожноначальника – бортового грузовика руки не дошли), в завершающей стадии находится грузовой МАЗ-500А (партия этих моделей, выпущенная электромеханическим заводом “Звезда” в Сергиевом Посаде, оказалась ниже всякой критики в плане достоверности, и поэтому я решил сделать ее самостоятельно, используя кабину серийного МАЗ-503).

ДАЕШЬ ОРИГИНАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ

Набив руку на переделке серийных моделей, я подошел к рубежу, когда захотелось сделать что-то свое, оригинальное, не ограничиваясь перекраиванием того, что предлагает промышленность. Толчок дала телевизионная



Грузовой автомобиль ЗИЛ-130 в масштабе 1:43. Переделка из модели завода “Электроприбор” (Каменец-Подольский)

передача “Коллекционер” из серии программ “Досуг” – о людях и их увлечениях (это был 1991 год). Автомоделисты из московской студии “Москва-модель” рассказали об этапах создания модели (замечу – без особых подробностей), которую можно тиражировать методом литья из эпоксидной смолы. Итак, основные этапы усвоены – изготовление мастер-модели, снятие с нее формы и собственно заливка эпоксидки в форму.

Все! Меня уже было не остановить! Сразу после телепередачи начал подбирать материалы из подручных средств, пригодные для изготовления мастер-моделей и форм, а предметом моделирования избрал автомобиль ГАЗ-51А. Почему? Во-первых – масштабная модель “51-го” серийно не выпускалась; во-вторых – этот грузовик – моя слабость; в-третьих –



Грузовой автомобиль ГАЗ-51А в масштабе 1:43

он выпускался в пятидесятые–шестидесятые годы (вторая слабость); в-четвертых – у меня были чертежи на него, а недостающую информацию можно было почерпнуть из “живых” экземпляров “ГАЗ-Зонв”, имеющих в музее автозавода и изредка встречавшихся на улицах; и наконец в-пятых – ГАЗ-51А имел десятки модификаций, которые также можно воспроизвести в миниатюре.

Выбор материала для мастер-модели занял немного времени. Первая попытка сделать мастер-модель из дерева потерпела фиаско, остановился на таких материалах, как металл и пластмасса. С материалом для форм было сложнее, перебрал все – пластилин, гипс, парафин, полиэтилен и даже клей “Момент”. Некоторое применение нашли формы из полиэтилена, но качество отливок (особенно крупных деталей, например кабин)

Микроавтобус санитарный РАФ-977ИМ “Латвия” в масштабе 1:43. Переделка из модели завода “Двигатель” (Санкт-Петербург)



оставляло желать лучшего. В итоге удалось приобрести материал, используемый моделистами-профессионалами для изготовления форм, – виксинт. С материалом для литья деталей (эпоксидной смолой), тоже пришлось поэкспериментировать. То, что продается в хозяйственных магазинах под названием “Клей ЭДП”, мало-пригодно для литья: смола густая, быстро теряет текучесть при смешивании с отвердителем, в итоге плохо проливаются мелкие детали, на поверхности отливки остаются раковины, а затвердевшая деталь достаточно хрупка. В конце концов, используя специальные добавки, удалось добиться разжижения смолы, увеличения сроков загустевания, непрозрачности отливки (это облегчает поиск дефектов литья на поверхности) и значительного снижения хрупкости готовой детали (падая на пол, она не разбивается).

Тиражируя однотипные детали, которые используются на других модификациях (кабины, рамы, рессоры, мосты, карданные валы, глушители, подножки, сиденья, буксирные крюки, фары, колеса и т.д.), убиваешь сразу двух зайцев: во-первых – значительно облегчается освоение очередной модели, ведь каждая машина содержит от пятидесяти до ста деталей, во-вторых – как ни старайся, но

Автобус КАвЗ-651А на шасси ГАЗ-51А в масштабе 1:43



двух совершенно одинаковых деталей вручную не сделаешь.

Кстати, колеса и детали светотехники (фары, подфарники, задние фонари) штампуются из разогретой пластмассы в металлических пресс-формах, а шины формируются из резины-сырца путем разогрева ее в пресс-форме на газовой горелке.

После изготовления базового бортового грузовика ГАЗ-51А, настала очередь модификаций. Изрядно покопавшись в архивных материалах, впоследствии обнаружив и оригинал, удалось воссоздать

модель курганского автобуса КАвЗ-651А. Позднее появились его модификации: передвижная клинико-диагностическая лаборатория ПКДЛ и техническая лаборатория на полноприводном шасси АГКС-65С.

На этом не остановился и продолжил поиск чертежей, фотографий и конечно же “живых” прототипов. Так, мне попала книга, изданная в пятидесятые годы, в которой подробно разбирались конструкции самосвалов тех лет, в том числе и ГАЗ-93А, ко-



Грузовой автомобиль ГАЗ-63А в масштабе 1:43

торый я воплотил в миниатюре (увы, действующий экземпляр или хотябы останки найти не удалось). Хорошим подспорьем при изготовлении копии армейского полноприводного грузовика ГАЗ-63 послужил автомобиль, находящийся в музее Горьковского автозавода. А вот встретив пожарные “ГАЗоны” в жизни, я не удержался от соблазна

сделать их модели (исключительно интересны для моделирования). Одна машина – это пожарная автоцистерна АЦУ-20(51)-60, выпускавшаяся на шасси ГАЗ-51А в шестидесятые годы Варгашиным заводом противопожарного оборудования (имелся также

двойник на базе ГАЗ-63 – модель АЦУП-20(63)-60), вторая – автоцистерна с двойной кабиной АЦ-20(63)-19М, ее выпускал тот же завод в те же годы на шасси ГАЗ-63, а точно такую же машину, но только на шасси ГАЗ-51А (модель АЦ-20(51)-36) делали на Грабовском за-

Передвижная клинико-диагностическая лаборатория ПКДЛ на базе автобуса ГАЗ-651А в масштабе 1:43



воде противопожарного оборудования.

Несколько лет назад, в содружестве с нижегородским моделистом Владимиром Чистяковым была создана модель автомобиля ГАЗ-52-04. Что такое ГАЗ-52-04? По большому счету – это шасси и кузов ГАЗ-51А и кабина ГАЗ-53. С моей стороны использовались комплектующие “51-го”, с его стороны – комплектующие “53-го”. Позднее появилась модификация этого грузовика – самосвал САЗ-3504.

Что в творческих планах из серии ГАЗ-51А? Топливозаправщик АТЗ-2,2-51А, автокран К-2,5-1Э, санитарный автомобиль ПАЗ-653, серия специальных фургонов на базе автобуса ПАЗ-651 – хлебного ПАЗ-657 и автолавки ПАЗ-659, по этим маши-

Самосвал ГАЗ-93 на шасси ГАЗ-51А в масштабе 1:43



нам имеется достаточное количество информационных материалов. Очень хочется сделать пожарные автолестницы АЛГ-17(51)-ЛЧ на шасси ГАЗ-51А и АЛ-18(52)-Л2 на шасси ГАЗ-52-03, благо еще сохранились «живые» экземпляры. А вообще есть желание сделать что-то принципиально новое...



Грузовой автомобиль ГАЗ-52 в масштабе 1:43

ВАЗ-2101 "Жигули/Lada", седан, 1970–1985
 Фото Ю.Мильмана
 Из коллекции В.Дятленко
 03262 Прогресс (Москва),
 Выпуск прекращен
 VAZ-2101 "Lada", sedan
 Manufactured by Progress
 (Moscow), Stopping manu-
 factured



ВАЗ-2101 "Жигули/Lada", седан,
 1970–1985

Фото Ю.Мильмана
 Из коллекции А.Шкаева
 01206 ТАНТАЛ/АГАТ
 VAZ-2101 "Lada", sedan
 Manufactured by Tantal/AGAT



ВАЗ-2101 "Жигули/Lada",
 седан, 1970–1985
 Фото Ю.Мильмана
 00694 с багажником –
 АГАТ (Маркс)
 VAZ-2101 "Lada", sedan
 with luggage rack
 Manufactured by AGAT



ВАЗ-2101 "Жигули/
 Lada", седан, 1970–1985
 Фото Ю.Мильмана
 Из коллекции В.Дроздо-
 ва
 03536 400 лет Саратову
 – ТАНТАЛ (Саратов),
 Выпуск прекращен
 VAZ-2101 "Lada", anni-
 versary sedan 400 LET
 SARATOVU
 Manufactured
 by TANTAL. Stopping
 manufactured



Первый советский грузовой автомобиль
 АМО-Ф-15, 7 ноября 1924 г.
 Фото Ю.Мильмана
 Из коллекции Е.Бабурина
 01753 Бабурин (Москва) с использованием
 моделей Элекон. Выпуск прекращен
 АМО-Ф-15, 1st Soviet truck
 Manufactured by Baburin (Moscow), Conversion
 from ELECON. Stopping manufactured



Первый советский грузовой автомобиль
 АМО-Ф-15, 7 ноября 1924 г.
 Фото Ю.Мильмана
 Из коллекции А.Голунова
 02074 Элекон (Казань)
 АМО-Ф-15, 1st Soviet truck
 Manufactured by ELECON



Грузовой автомобиль АМО-Ф-15, 1925–1927
 (1-я промышленная серия)
 Фто Ю.Мильмана
 Из коллекции А.Шкаева
 00806 Элекон (Казань)
 АМО-Ф-15, 1st series truck
 Manufactured by ELECON



Грузовой автомобиль АМО-Ф-15, 1925–1927
 (1-я промышленная серия)
 Фото Ю.Мильмана
 Из коллекции Гусевых
 00292 ПО по переработке пластмасс КЗЫЛ-ТУ
 (Алма-Ата)
 АМО-Ф-15, 1st series truck
 Manufactured by KZYL-TU (Alma-Ata) at 1984
 years. Stopping manufactured



Грузовой автомобиль
АМО-Ф-15.
1925–1927
(1-я промышленная серия)
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции А.Голунова
02069 Голунов (Москва) с использо-
ванием моделей ЭЛЕ-
КОН
АМО-Ф-15, 1st series truck with
open cab
Manufactured by Golitsov
(Moscow). Conversion from
ELECON



Грузовой автомобиль АМО-Ф-15.
1925–1927
(1-я промышленная серия)
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Ю.Колыанова
03319 Колыанов (Москва) с ис-
пользованием моделей ЭЛЕКОН
АМО-Ф-15, 1st series truck with
open cab
Manufactured by Kolyanov
(Moscow). Conversion from
ELECON



Автомобиль-фургон для перевозки почты
на шасси АМО-Ф-15. Условный
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции А.Пискаева
00675 ЭЛЕКОН (Казань)
АМО-Ф-15, conventional mail truck РОТСНИТА
Manufactured by ELECON (Kazan)



Санитарный автомобиль-фургон на шасси АМО-Ф-15. Условный
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции А.Голунова
02072 Голунов (Москва) с использованием моделей ЭЛЕКОН
АМО-Ф-15, conventional ambulance van truck
МЕДИЦИНСКАЯ РОМОТСОН
Manufactured by Golitsov (Moscow). Conversion from
ELECON. Limited editions



ВАЗ-2101 "Жигули/Lada",
седан, 1970–1985
Фото Ю.Мильмана
00838 УЧЕБНАЯ с малой
эмблемой – АГАТ (Марс)
VAZ-2101 "Lada", school sedan
with small emblem
УЧЕБНАЯ
Manufactured by AGAT (Mars)



ВАЗ-2101 "Жигули/Lada",
седан, 1970–1985
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции В.Дятлен-
ко
03190 УЧЕБНАЯ с боль-
шой эмблемой – АГАТ
(Марс)
VAZ-2101 "Lada", school
sedan with large emblem
УЧЕБНАЯ
Manufactured by AGAT
(Mars)



ВАЗ-2101 "Жигули/
Lada", седан, 1970–1985
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции В.Дятлен-
ко
03227 ПОЧТА – АГАТ
(Марс)
VAZ-2101 "Lada", mail
sedan РОТСНИТА
Manufactured by AGAT
(Mars)



ВАЗ-2101 "Жигули/
Lada", седан, 1970–1985
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции В.Дятлен-
ко
03197 КНИГИ – АГАТ
(Марс)
VAZ-2101 "Lada", books
sedan КНИГ
Manufactured by AGAT
(Mars)



МАЗ-8826, прицеп бортовой двухосный
Фото Ю.Мильмана
01146 ВІКО-моделс (Харьков)
MAZ-8826, 2-axle drop-sided trailer
Manufactured by VIKO-models
(Kharkov). Limited editions



МАЗ-8826, прицеп армейский бортовой двухосный
Фото Ю.Мильмана
01255 ВІКО-моделс (Харьков)
MAZ-8826, 2-axle canvas covered military drop-sided trailer
Manufactured by VIKO-models (Kharkov). Limited editions



МАЗ-83781, прицеп бортовой двухосный
Фото Ю.Мильмана
01158 ВІКО-моделс (Харьков)
MAZ-83781, 2-axle covered drop-sided trailer
Manufactured by VIKO-models (Kharkov). Limited editions



МАЗ-8701, прицеп бортовой трехосный
Фото Ю.Мильмана
01137 ВІКО-моделс (Харьков)
MAZ-8701, 3-axle covered drop-sided trailer
Manufactured by VIKO-models (Kharkov). Limited editions



Грузовой автомобиль ЗИЛ-169Г (прототип ЗИЛ-4331), 1981
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Е.Бабурина
01669 с металлической грузовой платформой. ВЕГА (Умань). Модель выпускалась в 1986–1988 гг.
ZIL-169G (prototype with ZIL-4331), drop-sided truck with metall body
Manufactured by VEGA (Uman) in 1986–1988 years. Stopping manufactured



Грузовой автомобиль ЗИЛ-169Г (прототип ЗИЛ-4331), 1981
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Гусевых
02505 с металлической грузовой платформой и тентом. ВЕГА (Умань). Модель выпускалась в 1986–1988 гг.
ZIL-169G (prototype with ZIL-4331), canvas covered drop-sided truck with metall body
Manufactured by VEGA (Uman) in 1986–1988 years. Stopping manufactured



Грузовой автомобиль ЗИЛ-169Г (прототип ЗИЛ-4331), 1981
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции А.Шкаева
00861 с пластмассовой грузовой платформой. ВЕГА (Умань). Модель выпускалась с 1989 г.
Выпуск прекращен
ZIL-169G (prototype with ZIL-4331), drop-sided truck with plastic body
Manufactured by VEGA (Uman) at 1989 year. Stopping manufactured



ЗИЛ-169Г с двухосным **условным** прицепом
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Гусевых
02506 с металлической грузовой платформой. ВЕГА (Умань). Модель выпускалась в 1986–1988 гг.
ZIL-169G, drop-sided truck & 2-axle trailer with metall body
Manufactured by VEGA (Uman) in 1986–1988 years. Stopping manufactured



Грузовой автомобиль ЗИЛ-169Г с двухосным **условным** прицепом
Фото Ю.Мильмана

Из коллекции А.Шпаева

00660 с пластмассовой грузовой платформой. ВЕГА (Умань). Модель выпущена с 1989 г.
Выпуск прекращен

ЗИЛ-169G, drop-sided truck & 2-axle trailer with plastic body
Manufactured by VEGA (Uman) at 1989 year. Stopping manufactured



Грузовой автомобиль ЗИЛ-4331.
1986

Фото Ю.Мильмана

Из коллекции А.Голуницона
01849 Голуницов (Москва) с использованием моделей ВЕГА

ЗИЛ-4331, drop-sided truck
Manufactured by Golunicev (Moscow). Conversion from VEGA. Limited editions



Грузовой автомобиль ЗИЛ-4332
Фото Ю.Мильмана

Из коллекции Ю.Кольянова

03379 Кольянов (Москва) с использованием моделей ВЕГА

ЗИЛ-4332, canvas covered drop-sided truck
Manufactured by Kolyanov (Moscow). Conversion from VEGA. Limited editions



МАЗ-93802, полуприцеп бортовой одноосный
Фото Ю.Мильмана
01294 ВИКО-модель (Харьков)
МАЗ-93802, 1-axle covered semitrailer
Manufactured by VIKO-models (Kharkov). Limited editions



МАЗ-93862, полуприцеп бортовой двухосный
Фото Ю.Мильмана
01304 ВИКО-модель (Харьков)
МАЗ-93862, 2-axle covered semitrailer
Manufactured by VIKO-models (Kharkov). Limited editions



МАЗ-9758, полуприцеп бортовой трехосный
Фото Ю.Мильмана
00448 ВИКО-модель (Харьков)
МАЗ-9750, 3-axle covered semitrailer
Manufactured by VIKO-models (Kharkov). Limited editions



Автомобиль-цистерна на шасси ЗИЛ-169Г. Условный

Фото Ю.Мильмана

Из коллекции А.Шпаева
01484 ВЕГА (Умань). Модель выпущена с 1987 г. Выпуск прекращен

ЗИЛ-169G, conventional tanker
Manufactured by VEGA (Uman) at 1989 year. Stopping manufactured



МАЗ-97585, полуприцеп-фургон рефрижераторный трехосный
Фото Ю.Мильмана
00441 Пугач (Харьков)
МАЗ-97585, 3-axle semitrailer with refrigerator body
Manufactured by Pugaich (Kharkov). Limited editions

РАЗВОЗНЫЕ АВТОМОБИЛИ от ВАЗинтерСЕРВИС



Александр РЕКУНОВ,
Тольятти

Автомобили для съемки предоставлены
ЗАО "БЛОК-СЕРВИС"

История акционерного общества "ВАЗинтерСервис" берет свое начало в 1991 г. Именно тогда в Тольятти, практически с нуля, на базе небольшой мастерской началось свою деятельность предприятие, которое в настоящее время играет заметную роль в структуре АО "АВТОВАЗ". Ведь выпускаемые "ВАЗинтерСервис" детали и узлы к автомобилям ВАЗ (около 100 наименований) поступают и на главный конвейер завода, и на рынок запасных частей. Кроме России, комплектующие к автомобилям поставляются в страны ближнего и дальнего зарубежья.

Не менее важно и еще одно направление работы АО "ВАЗинтерСервис" — разработка и изготовление мини-грузовиков с использованием узлов и агрегатов серийных автомобилей "ВАЗ". Благодаря этому расширяется модельный ряд АО "АВТОВАЗ", причем в абсолютно новом для него направлении коммерческого автотранспорта, и удовлетворяется потребность бурно развивающегося в России малого бизнеса, который остро нуждается именно в таких недорогих, практичных и неприхотливых автомобилях. Да и не только отечественные, но и зарубежные потребители уже успели оценить достоинства "ВИСовских" грузовиков.

До последнего времени фирмой предлагалась только одна модель — ВИС-2345-0000010, представляющая собой пикап с грузовой платформой полурамной конструкции на базе узлов и агрегатов хорошо известного седана ВАЗ-21053. В связи с использованием в конструкции автомобиля рессорной задней подвески его грузоподъемность

возросла до 450 кг. Грузовая платформа автомобиля имеет три откидывающихся борта и может комплектоваться пластиковым тентом (модель ВИС-2345-0000012). Однако уже разработан и внедрен в производство новый герметичный фургон с удобными распашными дверями (ВИС-23452).

С сентября 1999 г. начались поставки в торговую сеть семейства мини-грузовиков на базе полноприводного автомобиля ВАЗ-21213 "Нива". Базовая модель, которой присвоен индекс ВИС-2346 (чертежи будут опубликованы в одном из ближайших номеров журнала), имеет двухместную кабину и два варианта исполнения: бортовой с тремя открывающимися бортами и герметичный фургон с распашными задними дверями. Грузоподъемность автомобиля — 450 кг. Модификации ВИС-23461 и ВИС-23464 имеют удлиненные кабины, что позволяет использовать их в качестве грузопассажирских автомобилей. По заказу машины "сорок шестого" семейства могут быть оборудованы гидроусилителями рулевого управления фирмы "ZF" и дизельным двигателем фирмы "Peugeot". Заказы на новинку поступают из всех регионов нашей страны и из-за рубежа.

Еще одна модель, производство которой освоено в АО "ВАЗинтерСервис", — ВИС-1705. Внешне она напоминает известный многим ВАЗ-2108Ф "Челнок", но имеет изотермический фургон с распашными дверями (по заказу изготавливаются автомобили и с обычным исполнени-



ВИС-23452

ем фургона — без теплоизолирующих панелей). В качестве заказного оборудования предлагается холодильная установка фирмы "Thermo King".

В ряду перспективных проектов "ВИСа" — автомобили коммунальной службы на базе "Нивы", разработка которых ведется АО "ВАЗинтерСервис" совместно с генеральным департаментом развития АО "АВТОВАЗ", производство современных колес для легковых автомобилей и мини-грузовиков, создание производства тормозных систем и климатических установок.

Как известно, любой самоотверженный труд обязательно бывает вознагражден. В нашем случае лучшей наградой руководству, специалистам и всему трудовому коллективу стало то обстоятельство, что АО "ВАЗинтерСервис" одним из первых предприятий города Тольятти получил сертификат соответствия системы обеспечения качества международному стандарту ISO-9001. Все вышеизложенное позволяет с уверенностью сказать, что сравнительно молодое, но уже хорошо известное АО "ВАЗинтерСервис" находится на верном пути.



ВИС-23461



Модель автомобиля ВИС-23462, выполненная в масштабе 1:43 с использованием деталей модели ВАЗ-2121 производства "Тантал" (Саратов)



ВИС-1705

Прицепы, изготовленные ВАЗинтерСервис с использованием элементов бортовой платформы автомобилей ВИС-2345/2346



Особенности конструкции фургона модели ВИС-1705

Автомобиль-фургон ВИС-1705 изготовлен на базе узлов и агрегатов хэтчбека ВАЗ-21093.

Двигатель и его системы, коробка передач, передняя и задняя подвески, рулевое управление, схема электрооборудования, панель приборов, передние сиденья и оборудование кабины по конструкции и условиям эксплуатации не отличается от базового автомобиля.

Автомобиль-фургон ВИС-1705 с двухместной кабиной, отделенной от грузового отсека герметичной пластиковой перегородкой, отличается от ВАЗ-21053:

- измененной задней частью кузова;
- наличием герметичного пластикового фургона, закрепленного на шасси автомобиля;
- усиленными пружинами задней подвески;
- измененными задними фонарями.

В перегородке со стороны кабины за спинкой сиденья пассажира имеется ниша для запасного колеса.

Масса перевозимого груза при двух человеках в кабине – не более 350 кг.

ВАЗ-2108Ф "Челнок"



ВИС-1705



Особенности конструкции автомобилей семейства ВИС-2345

Автомобиль ВИС-2345 изготовлен на базе узлов и агрегатов седана ВАЗ-21053.

Двигатель и его системы, коробка передач, передняя подвеска, рулевое управление, схема электрооборудования, панель приборов, передние сиденья и оборудование кабины по конструкции и условиям эксплуатации не отличаются от базового автомобиля.

Кабина двухместная, двухдверная – представляет собой, без изменений в передней части кузовов ВАЗ-21053.

Задняя стенка кабины штампованная из двух частей, приваривается по контуру к крыше, полу и боковинам с дополнительными усилителями.

Полурама сварная пространственной конструкции. Состоит из двух верхних лонжеронов приваренных к задней стенке, и двух нижних лонжеронов, приваренных к полу кабины. Верхние и нижние лонжероны соединены между собой стойками и подкосами.

Пол грузовой платформы выполнен из ламинированной фанеры. По периметру пол обрамляется специальным алюминиевым профилем, который является неподвижным звеном петли открывания бортов. Количество открываемых бортов – 3. Платформа может закрываться мягким тентом или жесткой надстройкой.

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

Масса перевозимого груза при двух человеках в кабине – не более 490 кг.

Модификации: 2345-0000010 – грузовая платформа с прямыми бортами

2345-0000011 – грузовая платформа с мягким тентом

2345-0000012 – грузовая платформа с жесткой надстройкой

23452-0000010 – фургон.



ВИС-2345. Такие же фонари и кузов используются на автомобилях семейства ВИС-2346

БЛОК-СЕРВИС

ПРОДАЖА:

- автомобилей марки ВИС;
- кузовов автомобилей ВАЗ и ГАЗ;
- двигателей ВАЗ всех моделей



Время работы:
с 9.00 до 19.00,
кроме воскресенья

Станция технического обслуживания
и шиномонтаж.

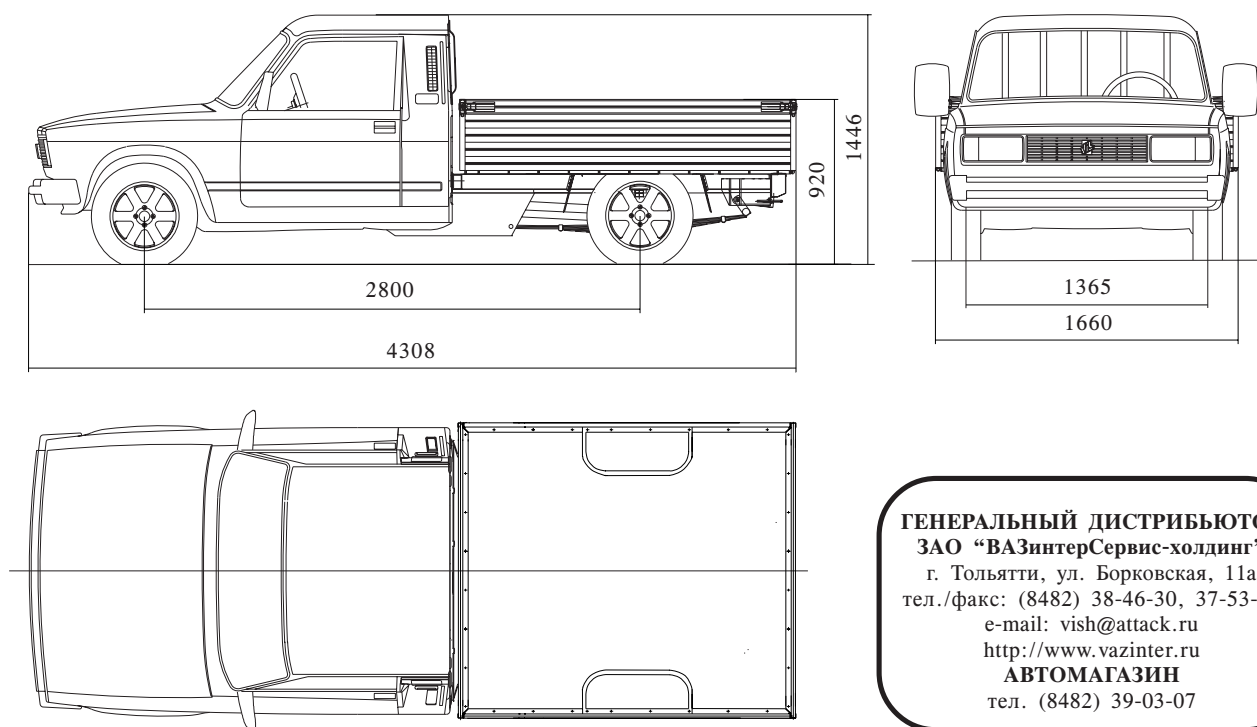
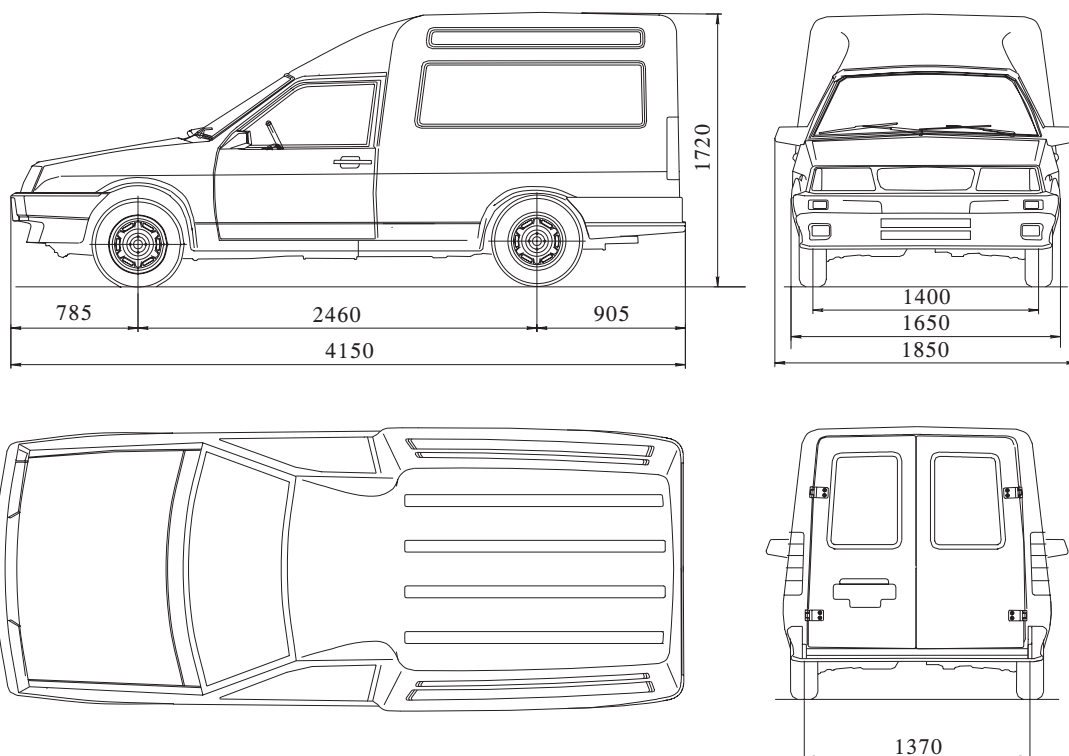
Москва, ул. Введенского, 8

тел.: 332-57-09, 332-50-08 (сервис)

тел./факс 333-60-57

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
сертификат дилера "2"

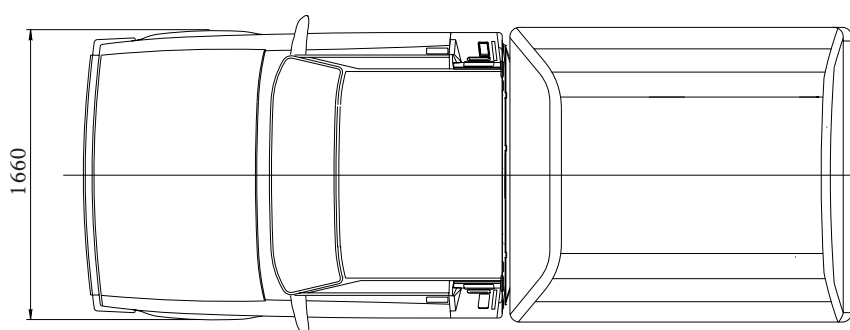
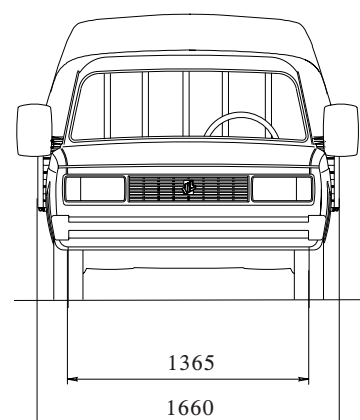
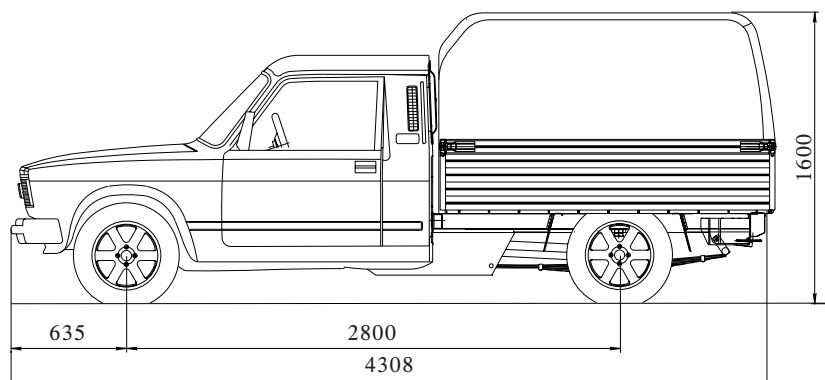
ВАЗинтерСервис



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
ЗАО "ВАЗинтерСервис-холдинг"
 г. Тольятти, ул. Борковская, 11а
 тел./факс: (8482) 38-46-30, 37-53-91
 e-mail: vish@attack.ru
<http://www.vazinter.ru>
АВТОМАГАЗИН
 тел. (8482) 39-03-07

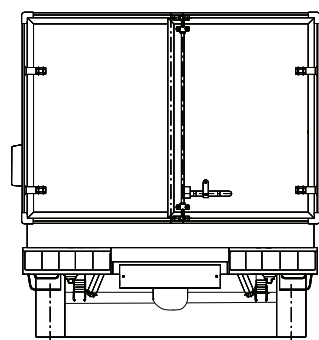
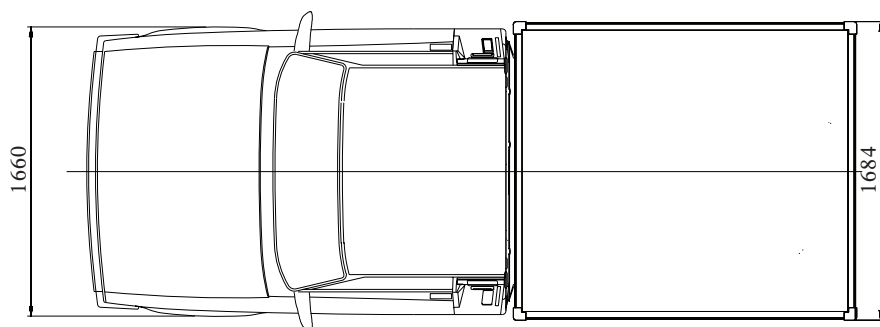
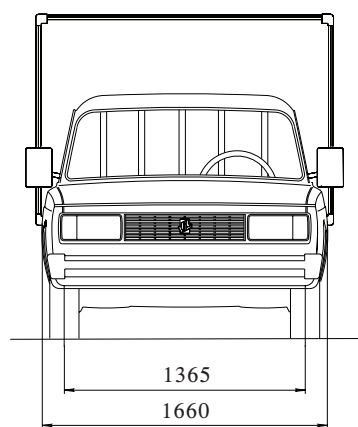
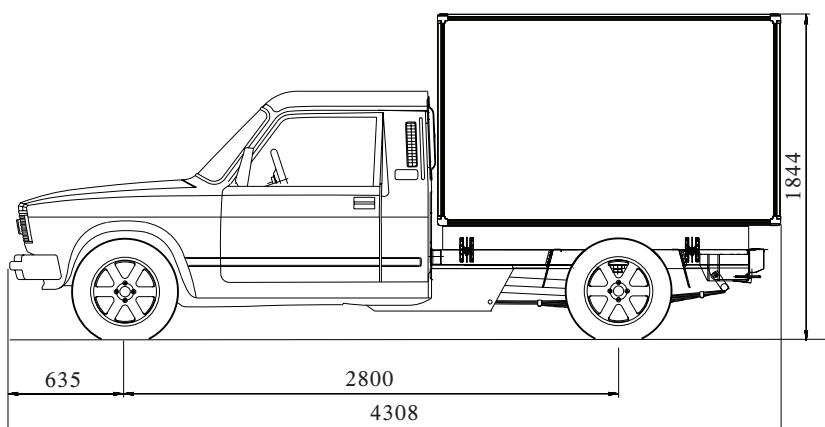
 **ВЛС-2343-0000012**

МАСШТАБ 1:43



 **ВЛС-23432-0000010**

МАСШТАБ 1:43



ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ЗИЛ-158А (фестивальный)
(ФИНОКО. Омск)



ЛАЗ-697Е "Турист". 1964–1970
(ФИНОКО. Омск)



ЛАЗ-697М "Турист". 1970–1973
(ФИНОКО. Омск)



ПАЗ-3206, пожарная охрана г. Омска
(ФИНОКО. Омск)



ЯТБ-3. 1938–1939
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



МТБ-82М. 1947
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЗИУ-7. 1960
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЗИУ-9ВОА
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЗИУ-9Г
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



Киев-6. 1968–1972
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЗИУ-9ВОВ
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЗИУ-5Д. 1972
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



АКСМ-101
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЗИУ-9ВОО
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЛиАЗ-677П
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЛиАЗ-677. 1967
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЛиАЗ-677. 1968
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЛиАЗ-5919 "Мираж-1"
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



ЛиАЗ-677МС
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



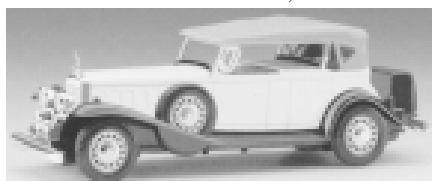
ЛиАЗ-677В. 1973–1978
(Визнер. Петропавловск, Казахстан)



2000



17003 M.G.-T.C., 1945



17006 Cadillac V-16, 1932



09201 Ford Escort Rally Suecia



09204 Porsche 959



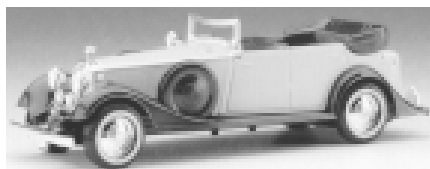
09207 Toyota Corolla WCR Castrol



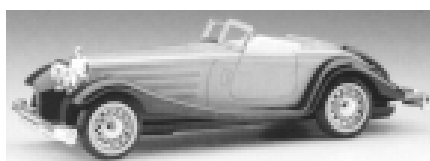
09210 Mercedes-Benz Classe-A



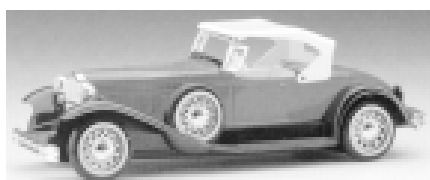
09251 Mitsubishi Police



17001 Rolls-Royce Phantom II, 1934



17004 Mercedes 500K, 1939



17007 Packard Boat-tail Speedster, 1930



09203 Toyota Corolla WRC Rally Portugal



09205 Ford Escort WCR Repsol



09209 Ford Escort Cosworth Martini



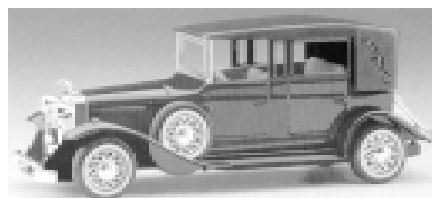
09252 Mitsubishi 24 hours



09253 Espace Police



17002 Bugatti T-50, 1930



17005 Lincoln M.L., 1928



17008 Dalahaye 135M, 1935



09202 Ferrari F-40



09206 Lamborghini Diablo



09208 Ferrari Testarossa



09254 Espace Ambulance



09255 Snow Truck

Фотографии предоставлены фирмой
GUISVAL (Испания)

РУССО-БАЛТЫ от АГАТА

Вадим Дятленко

e-mail: diecast@chat.ru

<http://www.scale.da.ru>



Руссо-Балт С-24/40
с кузовом торпедо

Скорее всего, большинство коллекционеров согласятся со мной в том, что серия моделей Руссо-Балт является самой эффектной, стильной и хорошо детализированной.

Первые образцы Руссо-Балтов вообще можно назвать эталоном или даже идеалом, к которому нужно стремиться при создании промышленной модели и которого вряд ли какая-либо зарубежная фирма может достичь. Модели этой серии имеют все достоинства, о которых можно мечтать: двигатель, трансмиссию, фурнитуру, светотехнику, полностью проработанное шасси. Иными словами, модель такого высокого уровня могут поставить на полку в основном только российские коллекционеры, поскольку, если даже теоретически допустить возможность создания такого прецедента на западном рынке, то его цена будет астрономической.

Но, несмотря на вышесказанное, эта серия может служить очень яркой иллюстрацией серьезного ухудшения с течением времени не только качества, но и конструктивных признаков.

Начнем с **Руссо-Балт С-24/40 с кузовом торпедо** (№ А22), поскольку это самая первая выпущенная из гаммы Руссо-Балтов модель. На ранних экземплярах присутствовал весьма приятный атрибут – красные сиденья (что соответствовало оригиналу). Она также имела свой характерный признак – три варианта днищ: с надписями Сделано в СССР, Made in USSR и без указания производителя. Причем все эти днища были номерными. Больше никаких изменений модель не претерпела вплоть до сегодняшнего дня (если не считать значительного ухудшения качества сборки, покраски, напыления и отсутствия номера).

Следующий персонаж, наверное, са-

мый загадочный **Руссо-Балт С-24/40 с кузовом лимузин** (№ 32). Дело в том, что в среде коллекционеров постоянно идут споры о том, был ли у него на самом деле двигатель, и если был, то кто его видел, где была приобретена эта модель...

Не буду испытывать терпение читателей, скажу сразу: двигатель для этой модели действительно был сделан, и я его видел собственными глазами. Другое дело, что он никогда не ставился на модель. Видимо, это было обусловлено техническими причинами. Такие примеры есть. Вспомним хотя бы вентиляционные решетки от ВАЗ 2105, которые выпускались заводом, но не ставились, поскольку аппарат не пробивал стойки, а разрушал их. Или аналогичный пример с антеннами на ГАЗ-2402 "Волга" в оформлении "аэрофлот эскорт". Так что Руссо-Балты с кузовом лимузин первых выпусков имели съемную крышку капота, но так и не имели двигателя под ним.

Через несколько лет появились еще три замечательные модели:

Руссо-Балт С-24/40 с кузовом лимузин-берлин (№ 37);

Руссо-Балт С-24/30 с кузовом ландоле (№ 35);

Руссо-Балт С-24/30 с кузовом дубль-фаэтон (№ 36).

Первые экземпляры этих моделей имели двигатель, глушитель, задний и боковой (у дубль-фаэтона), фонари, фары со стеклом, имитирующим три сегмента рефлектора, замочки на ящиках, ручки дверей, пробитые насквозь. К сожалению, все эти приятные элементы постепенно испарились, и нынешние Руссо-Балты совсем не производят такого серьезного впечатления. Рассмотрим конкретные модели.

Руссо-Балт С-24/40 с кузовом лимузин-берлин наряду с вышеперечисленными особенностями имел свою характерную черту – серебряное зеркальце заднего обзора на левой стойке. У таких экземпляров была надета покрывка на каркас



Руссо-Балт С-24/40
с кузовом лимузин-берлин
разных лет выпуска



запасного колеса. У более поздних выпусков зеркальце отсутствовало и покрывка на каркас не надевалась. Позднее пропал двигатель, задний фонарь и остальные приятные мелочи.

Руссо-Балт С-24/30 с кузовом ландоле тоже имел свою изюминку – только у него был серебряный, а не золотой руль. Позднее, когда модели уже не имели двигателя, этот признак тоже пропал. К тому же надо заметить, что автомобиль с кузовом ландоле самая редкая модель из всей серии.

Что касается **Руссо-Балт С-24/30 с кузовом дубль-фаэтон**, то модель с двигателем можно сразу оп-



Руссо-Балт С-24/40
с кузовом лимузин
разных лет выпуска





Руссо-Балт С-24/30
с кузовом ландоле
(1910) разных лет
выпуска



ределить по боковому фонарю.

После того как все указанные модели утратили двигатель, задний фонарь еще некоторое время ставился, но потом исчез и он.

Была еще весьма примечательная модель, стоящая несколько в стороне от своих собратьев: **Руссо-Балт Д-24/40 (пожарный)**. Дело в том, что это не родная заводская модель, но сделана она была промышленным способом на базе Руссо-Балт С-24/40 с кузовом торпедо в период расцвета кооперативного движения в начале девяностых (мы знаем несколько аналогичных примеров: пожарный ГАЗ-А, МАЗ-500, строительные модификации трактора Беларусь).

Теперь несколько слов нужно сказать о коробках. К первым двум рассмотренным моделям на базе Руссо-Балт С-24/40 имелось два вида коробок: обычный, с оригинальным фоном в виде черно-белой фотографии реальных автомобилей и более старый и редкий – с цветной фотографией девушки в парике (мода конца семидесятых) с любовью собирающей модель. У серии 24/30 коробка имела специальные отверстие в торцовых заглушках, чтобы не повредить задний фонарь и сильно выступающую пробку радиатора. Были еще универсальные коробки из прозрачного оргстекла (экспортный вариант) с доннышком, имитирующим брусчатую мостовую.

Таким образом, остается пожелать всем коллекционерам, чтобы на полочке у них стояли экземпляры, выпущенные



Руссо-Балт С-24/30
VII серии с кузовом
дубль-фаэтон (1911)
разных лет выпуска



как можно раньше.

Модель пожарного автомобиля Руссо-Балт Д-24/40,
изготовленная с использованием моделей
производства АГАТ



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 по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, дом. 4, кв. 131 Шкаевой Ольге Александровне 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 _____

Замеченные опечатки

В № 1/2000 на стр. 8 на фотографии в правом нижнем углу страницы следует читать: Паровой автомобиль Stanley (1897, США) в масштабе 1:24

BRUM из ... Италии

Владимир КНЯЗЬКОВ,
Москва

Фото предоставлены фирмой BRUMM

Когда речь заходит об итальянских автомобилях, в памяти прежде всего всплывает марка FIAT. После некоторого размышления возникают образы Alfa Romeo, Lancia, Ferrari, Maserati ... Наиболее продвинутые могут вспомнить еще три-четыре названия из числа не слишком известных. Но оказывается, далеко не одним этим перечнем ограничивается продукция итальянского автопрома. Вот только продукция эта – выполненная в масштабе 1:43 коллекционные модели-копии.

Среди великого множества больших и маленьких итальянских фирм, занятых производством моделей, особое место занимает Brumm. Именно ей принадлежит безусловное лидерство как по широте ассортимента выпускаемых на Апеннинском полуострове моделей так и по объему их производства.

При сравнительно небольшом количестве деталей модели Brumm отличаются,

как правило, хорошим уровнем копирования оригинала, аккуратностью окраски и сборки. Далеко не последним привлекательным фактором является и доступная цена – едва ли не самая низкая по сравнению с ценами других производителей. Это легко объяснимо, ведь тираж моделей Brumm достигает десятков и сотен тысяч экземпляров. В качестве основного материала используется цинко-алюминиевый сплав. Мелкие же детали штампуются из цветного полистирола, что не требует их дополнительной окраски. Необходимо отметить, что за последние несколько лет качество продукции фирмы заметно улучшилось.

Сказывается жесткая конкуренция – стоит лишь чуть-чуть расслабиться и соперники моментально воспользуются ситуацией.

За без малого тридцать лет существования – четвертьвековой юбилей Brumm отмечался в 1997 г. – из цехов предприятия в небольшом городке Комо, расположенном на берегу одноименного озера в горах на севере Италии, вышли более трехсот пятидесяти только базовых моделей. Если же прибавить к этому множество специальных мелкотиражных выпусков, отличающихся от серийных вариантами окраски, декалей или мелкими деталями, то общее

число выпущенных моделей увеличится примерно вдвое.

Компания начала свою деятельность в 1972 г. с копий конных экипажей XVII–XIX веков. Отсюда и название – словом «brumm» в прошлом веке назывался в Милане наемный экипаж, бывший столь же характерной деталью городского пейзажа, как и знаменитый кэб в Лондоне. Позже ассортимент моделей пополнился рядом миниатюр, воспроизводящих облик паровых экипажей – предшественников автомобилей. И лишь затем фирма наконец обратила свое внимание на автомобили.

Сейчас основная специализация фирмы – модели европейских гоночных и спортивных машин тридцатых–семидесятых годов. Но среди них немало и копий легковых автомобилей. Естественно, что главное внимание традиционно уделяется итальянским машинам – своя-то рубашка всегда ближе ... Моделям французских, английских и немецких автомобилей отводится гораздо более скромное место.



Locomobile Old 16 Vanderbilt Cup (1906)
Музей Генри Форда



Porsche 356 "IV CARRERA PANAMERICANA" (1953)



Fiat 1100E Furgone (1947)



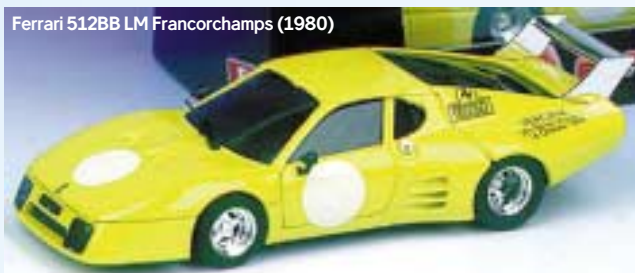
Lancia B24 Sebring (1955)



Mercedes W196 (1954)



Fiat 600 Multipla (1956)



Ferrari 512BB LM Francorchamps (1980)



Fiat 1100E (1947). — Skandinavisk (DK)



Fiat 1100E Furgone (1947). — Promozionale BEA (I)

И все же они есть. Коллекционеры, интересующиеся историей автогонок в классе Formula 1, смогут заполнить еще одну брешь в своих собраниях – одной из заявленных на текущий год новинок станет BRM P57, на котором Грэм Хилл завоевал чемпионские лавры в 1962 г.

Следуя своим традициям не ограничиваться лишь одним вариантом, фирма представит эту модель в четырех исполнениях, показывающих машины разных пилотов и в разных гонках.

Другая новинка последнего года века уходящего – также автомобиль Formula 1 – Ferrari 312B образца 1970 г. Модель появилась сразу в шести исполнениях, включающих машины заводской команды итальянского и австрийского этапов чемпионата, а также лишенный номеров и рекламных наклеек текстовый вариант. По утверждению босса Brumm, синьора Рио Таттарлетти (Rio Tattarletti), эта модель является лучшей из всех, до сих пор выпущенных фирмой.

Известно, что среди филателистов особенно высоко ценятся марки, имеющие разного рода ошибки в тексте или на рисунке. Нечто подобное теперь есть и у коллекционеров автомоделей. В 1964 г. в Большом призе Мексики в бело-синей окраске команды NART участвовали три машины Ferrari – шестицилиндровый тип 156, восьмицилиндровый тип 158 и тип 512 с двигателем V12. Автомобили несли стартовые номера 18, 7 и 8 соответственно. И вот в прошлом году предложив модели этих автомобилей, Brumm выпустил «мексиканские» варианты типа 158 с номерами 7 и 8, допустив тем самым самую грубую историческую ошибку. На фирму обрушился шквал писем и факсов от недоумевающих, а порой и возмущенных коллекционеров. И вот в этом году, желая исправить ситуацию, компания под тем же самым каталожным номером 2911

выпускает «правильную» модель – тип 512 со стартовым номером 8. А всем коллекционерам, имеющим прошлогоднюю ошибочную версию (она вышла ограниченной серией в 3000 экземпляров), настоятельно рекомендуется хранить ее в надежном месте. Ведь теперь она относится к раритетам.

Среди прочих новинок Brumm 2000-го года уже известные, но предлагаемые в новых исполнениях модели. Это FIAT-1400B и 600 Multipla 1956 г., 600D 1960 г., фургон 1100E 1946 г.; Lancia B24 и Porsche 356 в варианте хард-топ; а также ряд новых версий гоночных Mercedes W196C

желании посадить их в кокпиты болидов. Первыми в новой серии от Brumm стали фигурки гонщиков Ferrari 1982 года Жилья Вильнева и Дидье Пирони. Позже к ним добавился еще десяток «пилотов» Ferrari 60-х – 70-х годов. Среди них – Патрик Тамбэ, Марио Андретти, Клей Регаццони, Джеки Ико, Игнацио Джунти, Джон Сертис, Лоренцо Бандини. Желающие регулярно получать самую свежую информацию о новинках фирмы, а также о календаре крупнейших выставок моделей, встреч коллекционеров, адреса магазинов и многом другом могут найти ее в компьютерной сети Интернет по адресу: www.brumm.it.



Fiat 500A (1946) Mille Miglia



Fiat 500A Furgoncino (1946)



Auto Union Rekordwagen (1935)



Ferrari 126C2 (1982)



Bugatti 57S (1933)



Bugatti Atlantic (1936)