

Автомобильный 1/2000 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



ОТ ИГРУШЕК К МОДЕЛЯМ

ОМСКИЕ УМЕЛЬЦЫ

"СТРАТЕГИЧЕСКИЙ"
САМОСВАЛ МАЗ-525

МОДЕЛЬНЫЕ НОВИНКИ

НАШ АВТОМАГАЗИН



МОДЕЛИСТАМ НА ЗАМЕТКУ



ВАЗ-2107, стрэтч-седан с колесной базой, увеличенной на 500 мм.
Москва, Экзотика, 1998 г.



ГАЗ-24 “Волга”, кабриолет парадный.”Завод № 38”, Бронницы, Московская обл.
Окраска: зеленовато-серый, белый или черный
Москва, Экзотика, 1998 г.



Автомобили специальные для перевозки ценностей и денежной выручки фирмы “ДИСА”:

1. ДИСА-2552 “Бастион” на шасси УАЗ-3151
2. ДИСА-25525 “Бастион” на шасси УАЗ-3153 с удлиненной на 380 мм колесной базой
3. ДИСА-1912 “Заслон” на шасси УАЗ-3741
4. мод.1927 на шасси УАЗ-3741. НПФ “Практик”, г. Дзержинск



4



1



2



3

Автомобильный 1/2000 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>.
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,
Syromiatnitcheskyy 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

От редакции, 4
**ИСТОРИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО
МОДЕЛИЗМА, 5**
От игрушек к моделям
А.Бармасов

РЕДАКЦИОННАЯ ПОЧТА
Омские умельцы, 9

ПОЛЕМИКА, 15
Некоторые особенности
моделей автомобилей
«Москвич» производства
«Тантал/АГАТ»
В.Дятленко

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ, 17
«Стратегический» самосвал
МАЗ-525
Р.Исмаилов

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ, 20

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ, 21
Новые модели от Bburago

НАШ АВТОМАГАЗИН, 22

МУЗЕЙ НА СТОЛЕ
Каталог моделей отечественных
автомобилей

CONTENTS

Editorial, 4

HISTORY OF AUTOMODELISM, 5
From Toys to Models
A.Barmasov

FREEDBACK FROM OUR READERS
Artists from Omsk, 9

THEY WERE FIRST, 17
«Strategic» dump-truck MAZ-525
R.Ismagilov

NEW MODEL FROM RUSSIA, 20

NEW MODEL FROM ABROAD, 21
New models by BBURAGO

OUR AUTOSHOP, 22

MUSEUM ON THE DESK
Catalog of models of Russian
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 СБ РФ,
к/с 30101810600000000342, БИК 044525342, ИНН 7709034676.

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

В розницу журнал можно приобрести:

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

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

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

Республика УКРАИНА: Запорожье, Северное шоссе, д.5, кв. 1. Никифорову В.Ю.

В ДОБРЫЙ ПУТЬ!

Как и всякое начинание, журнал “Автомобильный моделизм” имеет свою предысторию. В нашем издательстве работает Александр Шкаев – коллекционер моделей, человек увлеченный, целеустремленный, знающий. Несколько лет назад он предложил издать каталог масштабных моделей автомобилей. С того дня, когда увидел свет первый и пока единственный выпуск каталога, прошло достаточно много времени, и многое, конечно, изменилось.

На тот момент нами были собраны фотографии более чем 2000 моделей. Но от идеи издания второго выпуска каталога все-таки пришлось отказаться – для того чтобы сделать это на хорошем уровне, необходимы значительные средства. Поэтому мы приняли решение выпускать журнал с каталогом на цветной вкладке.

Цель журнала – объединить людей, занимающихся коллекционированием автомобилей, интересующихся историей автомобилестроения, информировать о выпуске новых моделей, публиковать материалы по истории автомобилей, автомобильных и модельных фирм.

К сожалению, многих автомобилей, в свое время выпущенных промышленностью в единичном экземпляре, да и серийно, впрочем, тоже, сегодня уже не существует. Но мы можем рассказать о них.

В процессе подготовки издания мы связались с фирмами, занимающимися масштабными моделями, с коллекционерами и поняли, что затеяли выпуск журнала не напрасно.

Сложился интересный творческий коллектив – коллектив людей, одержимых коллекционированием моделей, интересующихся историей отечественного и зарубежного автомобилестроения, любящих технику и красоту.

Мы признательны всем, кто принял деятельное участие в подготовке материалов для журнала. Их имена вы увидите на его страницах.

Сегодня фототека редакции насчитывает около 4000 фотографий.

В ближайших планах редакции публикация материалов по истории Горьковского автозавода, Минского завода колесных тягачей, пожарной техники, мастерских по изготовлению моделей Визнера, Дмитриева, украинских модельстов.

В журнале появятся разделы: «Наш автомагазин», «Они были первыми», «Автомобили века, года», «Лучший конструктор, дизайнер», «Иных уж нет», «Легендарные автомобили», «Городской транспорт».

Хотелось бы, чтобы вы, уважаемые читатели, приняли активное участие в издании журнала. Нам важно знать ваше мнение о публикуемых материалах и о том, что бы вы хотели увидеть и прочесть на его страницах. Ждем ваших писем и звонков.

В добрый путь!

*Михаил Гамаюнов,
генеральный директор издательства
“Центр экономики и маркетинга”*

ОТ ИГРУШЕК К МОДЕЛЯМ

Александр БАРМАСОВ*,
Санкт-Петербург



Автомобиль легковой. Металл. Германия. Начало XX века.
Художественно-педагогический музей игрушки. Сергиев Посад

(Санкт-Петербург, Россия). Он сделал модель двухэтажного пассажирского вагона, который в середине 1960-х годов ходил по маршруту Москва-Рязань. Таких вагонов в России осталось только два. Многие модели копируют прототипы, которые изначально существовали всего в одном экземпляре (очень часто навсегда утерянном). Поэтому модели – это своего рода опорные знаки истории, попытка сохранить историю техники.

Особое место среди всевозможных увлечений занимает историко-стендовый технический моделизм – ведь это может быть в зависимости от желания и разновидность коллекционирования, и кропотливое рукоделие или одновременно и то, и другое. Настоящие стендовики предпочитают изготавливать модели полностью своими руками «от начала до конца». Александр Лагутин объясняет это так: «*Не знаю, как кто, а я ценю независимость. Делаю то, что нравится и хочется – и никаких тебе конверсий, никаких фирм!*». А И. Желтов не устаёт повторять: «*Модель ради самой модели...*». Тем не менее большинство коллекционеров предпочитает выпускать промышленностью полностью готовые масштабные модели или, в крайнем случае, наборы готовых деталей, которые остаётся лишь аккуратно собрать и покрасить.

Первые игрушки изготавливали мастера-одиночки, которые позже стали объединяться в артели, но при этом каждую игрушку продолжали изготавливать вручную. По мере развития промышленности и других отраслей производства изготовление игрушек переходит на промышленную основу.

Создание автомобиля в конце XIX века повлекло за собой появление различных миниатюр, копирующих его. Игрушечные автомобили появились почти одновременно с оригиналами – с конца

Коллекционирование масштабных моделей – весьма распространённое хобби во всём мире. Миллионы любителей моделизма строят и коллекционируют модели-копии полноразмерных автомобилей и танков, самолётов и кораблей, ракет и космических аппаратов, локомотивов и вагонов. Масштабная модель – устройство, воспроизводящее, имитирующее строение и действие другого устройства (как правило, для удобства уменьшенное в размерах). Само слово «модель» – французское (model, «масштабные модели» по-французски – *modeles reduits*), происходит от латинского *modulus* – мера, образец, норма, означает в частности, подобие какого-то предмета в уменьшенном виде.

Модель – сродни игрушке, в то же время она – носитель зачастую довольно ёмкой информации об объекте, чьей уменьшенной во много раз копией является. Модель для игры не предназначена – поскольку многие её элементы проработаны очень тонко и любая неосторожность приведёт к поломке.

Принципиальное отличие масштабных моделей от игрушек заключается не только в том, для чего данный предмет предназначен (для коллекционирования или игры), и даже не столько в качестве изготовления (количество деталей и т.п.), сколько в том, существует (пусть даже в единственном экземпляре) или нет прототип (может быть, предмет лишь плод воображения его создателя). Именно поэтому многие игрушки можно отнести к моделям (для таких игрушек, лишь отдалённо напоминающих прототипы, суще-

ствует специальный термин – *recognition*), а некоторые модели скорее следует относить к игрушкам (*toys*), так как нет доказательств существования прототипа для такой «модели». Более половины страниц из книги истории технического творчества человечества или навсегда утеряны, или нуждаются в глубоких научно-исследовательских изысканиях. К сожалению, прототипы многих знаменитых автомобилей, самолётов, паровозов, боевых машин, кораблей, сооружений потеряны безвозвратно. Многие же прототипы сохранились лишь на старинных гравюрах, фотографиях, эскизах и макетах. При этом речь не обязательно идёт о «преданиях старины глубокой». Так, например, не сохранился знаменитый истребитель конструкции Н.Н.Поликарпова И-153 «Чайка». До недавнего времени не было у нас и ни одного «живого» Ил-2 – самолёта, оставившего заметный след в истории мировой авиации и являвшегося гордостью нашего самолётостроения в годы Великой Отечественной войны.

Естественно, человек не хочет мириться с тем, что бесследно исчезают выдающиеся творения изобретателей, конструкторов, учёных, и он старается сохранить их хотя бы в виде образцов, копий, моделей. Зачастую только модели дают нам возможность представить, какой была техника прошлого. Это наглядно иллюстрирует начальник отдела техники в Музее паровозов Октябрьской железной дороги в Шушарах Вадим Воронин



ХУДОЖЕСТВЕННО- ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ ИГРУШКИ

Время работы: с 10.00 до 17.00 (без перерыва)
Понедельник, вторник выходные дни
Последняя 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

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

1890-х годов. Строго говоря, они не были точными масштабными копиями существовавших автомобилей, но все-таки напоминали популярные машины того времени – Benz и Daimler в Германии, De Dion Bouton во Франции, Ford T в США.

Как мы знаем, столицей мира игрушек считается немецкий город Нюрнберг, известный своими оловянными солдатиками, вместе с тем основные фабрики игрушек находились в Германии и Франции. Многие из них, работая с середины XIX века, имели достаточно солидный опыт в производстве игрушечных паровозов, пароходов и других подобных механических игрушек. Именно они и стали первыми производителями игрушечных автомобилей. Наиболее известны из них немецкие фирмы – Hess (с 1826 г.), Marklin (с 1859 г.), Lehmann (с 1881 г.), Karetz (с 1886 г.). Из французских фирм наиболее известны «Игрушки Парижа – JEP» (с 1899 г.), Charles Rossiniol / Charkes Rossiniol-C.R. (с 1852/99 г.).

Для производства первых игрушечных автомобилей (довольно крупных, их длина составляла от 20 до 50 см) использовалась *жесть*, которую окрашивали типографским (литографическим) способом. Однако такие игрушки ещё не были копиями реальных автомобилей, а лишь напоминали их.

Позднее наряду с производством таких крупных игрушек по той же технологии стали изготавливать и более миниатюрные автомобильчики. Кроме жестяных игрушек накануне Первой мировой войны стали появляться литые из *оловянных*, а затем и из *цинковых сплавов*. И всё-таки полноты копирования еще не было, хотя во многих игрушках уже можно было узнать вполне конкретные реальные прототипы. Неудивительно, что одним из первых «узнаваемых» автомобилей стал массовый Ford T (USA).

В 1920–30-е годы появляется довольно большое количество игрушечных автомобилей, отлитых из *стали* и даже из *чугуна*. Их уже отличала более высокая

степень копирования популярных машин разных фирм.

В 1930-е годы появляются первые французские фирмы, серийно производящие масштабные модели автомобилей. Однако массовое производство настоящих масштабных моделей автомобилей начинается только после Второй мировой войны.

В это же время начинается производство моделей автомобилей с использованием передовых промышленных технологий. Наиболее важным из них было точное литьё *пластмасс* и лёгких *цинково-алюминиевых сплавов*. Наряду с гораздо более высокими технологическими возможностями в изготовлении пресс-форм они позволили поднять производство моделей до очень высокого уровня как по степени копирования, так и по степени проработки мельчайших деталей.

Учитывая желание большого количества людей (в первую очередь – детей) самостоятельно изготавливать модели, ряд фирм для производства масштабных моделей наладил производство наборов деталей (kit – набор деталей).

В 1950-х годах появились фирмы, уже специализирующиеся на изготовлении моделей. Первоначально такого рода модели всё-таки предназначались для детей в качестве игрушек. Первые подобные модели выпустил в 1940-х годах немецкий предприниматель Фридрих Пельтцер. Он рассчитывал, что их покупателями будут дети, но вышло иначе – коллекционерами моделей-копий стали взрослые. Очень быстро коллекционирование моделей начинает приобретать большую популярность. Одна только фирма Wiking (ФРГ) поставляет на рынок 8 млн. моделей ежегодно. Среди других наиболее известных изготовителей моделей – итальянская Bburago, английская Matchbox, французская Norev и сотни не столь крупных фирм (автору известно примерно о 800 изготовителях масштабных моделей автомобилей). Российским коллекци-



онерам, разумеется, наиболее знакомы модели отечественных изготовителей, а также модели фирм из социалистических стран (польская Estetyka, немецкие Prefo и VEB Plasticart (ныне – Revell), чехословацкая Igra, болгарская «Младость» и др.).

Если на нижней отметке ценовой шкалы стоимость моделей составляет десятки центов (Mattel Hot Wheels), то верхний предел вполне сопоставим со стоимостью настоящего автомобиля.

Как правило, стоимость модели зависит от применяемых технологий, материалов и количества произведённых моделей. Например, известный моделист Мишель Конти изготавливает кузов модели из алюминия, если прототип имеет алю-



миниевый кузов (например, Audi). Однако дешёвые массовые модели производятся из пластмассы, а в лучшем случае делаются методом литья из цинковых сплавов (такие модели называются die-cast).

Достоверное воспроизведение деталей играет немаловажную роль. Модели немца Клауса Гопферта в масштабе 1:43 имеют миниатюрные фары, собранные из нескольких отдельных деталей, скреплённых крошечными винтиками. Мелкосерийные модели фирм AMR или BBR известны среди коллекционеров всего мира как наиболее точные воспроизведения машин-прототипов, к тому же отличающиеся высочайшим качеством окраски.

Сейчас новые автомобили повторяют в моделях уже через несколько недель после их премьеры. Бывает и так: показ новой машины сопутствует появлению её модели, а иногда на модельном уровне воспроизводятся проекты, не реализованные в реальном автомобиле.



Ford T Tanker. 1912 г. Matchbox (Великобритания)
Масштаб 1:35
Фото Ю.Мильмана



Модели автомобилей в масштабе 1:120
Фото А.Шкаева

А теперь поговорим немного о наиболее типичных масштабах, используемых в моделировании.

В основном масштабы предлагаемых на мировом рынке моделей автомобилей колеблются от 1:160 до 1:2 натуральной величины.

Поскольку первые масштабные модели автомобилей появились как дополнение к масштабным моделям железнодорожной техники, то и те и другие изготавливались в одинаковых масштабах.

Первые модели железных дорог по-



Jaguar SS-100. 1936 г. Matchbox (Великобритания)
Масштаб 1:38.
Фото Ю.Мильмана

явились в Англии. Их делали в двух масштабах, оставшихся наиболее популярными и по сей день. Первому с колёй 1 1/2 дюйма (примерно 32 мм) соответствовал масштаб 1:43, второму с колёй 5/8 дюйма (примерно 16 мм) – 1:87.

Пионером массового производства и главным популяризатором моделей автомобилей в масштабе 1:43 считается Dinky Toys, развернувшая изготовление таких моделей в 1950-е годы. В последнее время масштаб 1:43 стал фактически международным стандартом для моделей автомобилей (хотя этот масштаб и не столь популярен в Северной Америке). Модели в масштабе 1:43 выпускаются многими производителями: Мессапо

(Великобритания), Solido (Франция), Paulss Model Art (Германия), Minichamps, Road Champs, Ertl.

Наряду с простыми и дешёвыми игрушками вроде Bburago итальянского производства существуют металлические (die-cast) модели

(в пределах 25-30 долл. США), выпускаемые такими фирмами, как Band, Best, Brumm, Oldcars, Rio, Vitesse... Появившиеся в 1990-х модели, выпускаемые из синтетических материалов с применением высоких технологий (Herpa, Revell), достигли такой точности копирования, которую трудно было представить ещё в 1980-х.

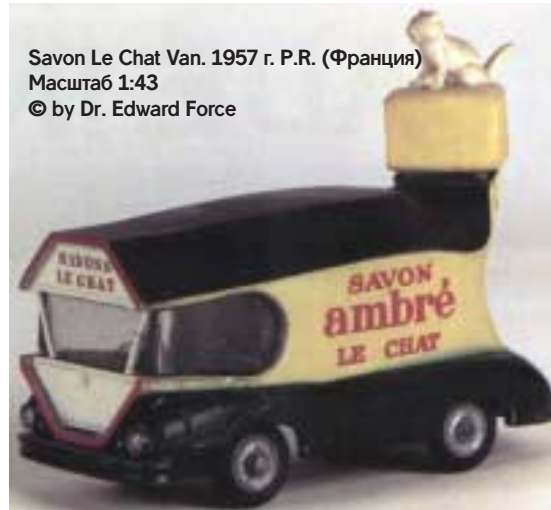
Некоторые производители, такие, как французский Jouef, вообще стоят особняком с их подробным детализированием металлических моделей. Свою особую нишу на рынке занимает ряд европейских фирм (FMR, Bosica, BBR, FDS, Heco, Hostaro, Mery Kits, MOG, Provence Moulage, Starter, Tameo, Tron, Western Models, SMTS), специализирующихся на мелкотиражных копиях ручного производства. Наиболее дорогие – модели японской фирмы Make Up – состоят

из нескольких сот деталей каждая, а также, например, модели Elegance, чьи цены начинаются с 400-500 долл. США. Классические модели из цинковых сплавов фирм Corgi Toys, Dinky Toys, Mebetoys, Mercury, Tecno, Norev, Politoys практически исчезли с рынка и в силу этого стали раритетами, цена которых возрастает из года в год.

Масштабы 1:600, 1:288 и 1:144 – «авиационные», модели автомобилей в этих масштабах почти не выпускаются.

Для создания макетов железных дорог в масштабе 1:120 (ТТ, с колёй 12 мм) требуются не только рельсы, подвижной состав, строения и фигурки, но и автомо-

Savon Le Chat Van. 1957 г. P.R. (Франция)
Масштаб 1:43
© by Dr. Edward Force



били. Обычно это пластмассовые модели с очень высокой точностью копирования.

Американская компания Comet-Authenticast (Нью-Йорк) во время Второй мировой войны производила модели военной техники для нужд армии в масштабе 1:108 (а начинала она в 1940 г. с производства игрушечных солдатиков), продолжив коммерческое производство моделей в столь экзотическом масштабе и после войны вплоть до 1960-х годов.

Казалось бы, масштаб 1:100 должен был быть одним из наиболее популярных. Но во-первых, это возможно только там, где действует метрическая система мер, то есть, где используются миллиметры, сантиметры, дециметры и метры, отличающиеся друг от друга в 10 раз. А вот в Англии, США и некоторых других странах принята дюймовая система мер, в которой основные единицы кратны обычно не 10, а 6 и 12 (в 1 футе – 12 дюймов). А во-вторых, модели легковых автомобилей в масштабе 1:100 были бы слишком маленькими, так как этот масштаб больше подходит для моделирования морской техники (например, Игорь Грибов просто великолепно создаёт в этом масштабе детализированные модели кораблей).

Металлические (не слишком высокого качества) модели Schuco Piccolo, выполненные в редком масштабе 1:90, стабильно растут в цене.

Большую популярность сначала в Германии, а затем и в других странах для моделей автомобилей получил масштаб 1:87. Изначально этот масштаб (как уже говорилось ранее) также считался «железнодорожным» (у любителей железнодорожных миниатюр он называется НО). Вот почему в Германии – стране, где в большом количестве выпускаются железнодорожные миниатюры, он получил наибольшее распространение. До того как Herpa Miniaturmodelle GmbH начала стремительно выделяться своими моделями в масштабе 1:87, Wiking уже был известен своей продукцией в этом масштабе в течение длительного времени.

Масштаб 1:72 – типичный «авиационный». Однако для диорам, изображающих



Citroën DS19. 1956 г. GEDE (Франция)
Масштаб 1:43
© by Dr. Edward Force

Диорама, выполненная в масштабе 1:35.
Выставка стендового моделизма, посвященная 55-летию Победы.
Москва, Сокольники, апрель-май 2000 г.



аэродромы, необходимы модели не только самолётов, но и автомобилей. Известны десятки моделей различных автомобилей в этом масштабе производства Airfix, Heller, Hasegawa, Matchbox, MD, Monogram и других фирм.

Британская фирма Lesney начала выпускать модели в необычном масштабе - их продукция составляла примерно 1:60 натуральной величины. Таким образом был создан как бы масштаб для игрушечных машин, который вскоре стал копироваться многими другими производителями, включая Husky, Majorette, Mattel Hot Wheels, Schuco, Siku, Tomica.

Впрочем, как показала практика, можно обходиться и без какого-либо одного масштаба. Matchbox вообще отказалась от единого масштаба и стала подгонять свои модели к единой длине. В результате появились такие экзотические масштабы, как, например, 1:64S. Модели одинаковых размеров очень удобно расставлять на полках. Ну а неудобство очевидно - невозможно сравнивать размеры реальных прототипов. Всё-таки желательно для лучшего восприятия коллекции иметь модели в одном масштабе. В этом случае они становятся сопоставимыми.

Наиболее удобные на первый взгляд масштабы - 1:50 и 1:40 - не получили широкого распространения, хотя масштаб 1:50 и использовался польской фирмой Estetyka (Hobby-Stare Samokhody-

ла масштаб 1:36 для интересной серии пластмассовых моделей старинных чешских автомобилей.

Масштаб 1:35 считается основным масштабом для сборных моделей бронетанковой техники, диорам и фигурок, модели автомобилей в этом масштабе встречаются нечасто.

В масштабе 1:32 выпускались модели-игрушки производства Prefo (ГДР) - довольно точные копии реальных прототипов, однако очень примитивные, да и по своей конструкции изначально задуманные как игрушки.

Масштаб 1:30 более пригоден для копий мотоциклов, чем автомобилей, однако это не поощало VEB Plasticart (ГДР) выпускать в этом масштабе модели-игрушки с инерционными двигателями.

В США крупные производители пластиковых сборных моделей традиционно развивали масштаб 1:24 и 1:25 в основном в качестве рекламных моделей для автомобильных дилеров. Выпускали сборные модели в масштабе 1:25 и в ГДР - Modell-Konstrukt из Лейпцига.

Antyki), немецкой VEB Plasticart, французской Majorette и некоторыми другими.

Масштаб 1:48 - почти чисто «авиационный», модели автомобилей в этом масштабе редки, несколько чаще этот масштаб используется для действующих моделей рельсовой техники (например, трамваев).

Чехословацкая фирма Igra активно использова-

Недавно в спор за лидерство вступили японцы - Fujimi, Hasegawa, Tamiya.

Первоначально только итальянцы делали модели в больших масштабах, лидером рынка была фирма Bburago с ее «восемнадцатым» масштабом. Однако, оценив перспективы нового направления, производители моделей всего мира вскоре последовали этому примеру, и рынок буквально захлестнула волна моделей в масштабе 1:18 от Anson, Bauer, Ertl, Guiloy, Jouef, Maisto, Polistil, Revell, Solido.

Итальянский маэстро Карло Брианца, американские BNT и CMA явились основоположниками масштаба 1:14. Tamiya выпускает металлические модели в масштабе 1:12, тогда как Мишель Конти создал для себя нишу с необычным масштабом 1:10. И, наконец, в поисках действительно крупных масштабов следует обратиться к фирме

Ford A. 1930. Matchbox (Великобритания)
Масштаб 1:40
Фото Ю.Мильмана



Pocher/Rivarossi с её гигантскими сборными моделями в 1/8 натуральной величины. Ну а на заказ действующие модели (скорее электромобили для детей) выпускаются даже в масштабе 1:2.

Так обстояли и обстоят дела в мире моделей за пределами СССР. А что происходило и происходит у нас?

Об этом в следующих номерах журнала.

Mercedes SS. 1928 г. Matchbox (Великобритания)
Масштаб 1:45
Фото Ю.Мильмана



Паровой автомобиль Stanley
в масштабе 1:24 (сборная)

ОМСКИЕ УМЕЛЬЦЫ



Москвич-401

В редакцию нашего журнала приходят письма из разных уголков России, в которых любители автомоделлизма рассказывают о своих творческих объединениях, делятся накопленным опытом, дают полезные советы.

Об одном из таких объединений из г. Омска с интригующим названием “ФИНОКО” ведет речь один из его создателей – Александр Кобриц.

“ФИНОКО” – это группа людей, увлеченных автомобилями, автомоделлизмом, историей авто. Своим названием объединение “ФИНОКО” обязано трем людям: ФИ – Фисун Александр, НО – Новиков Владимир, КО – Кобриц Александр.

Все мы коллекционеры. Познакомиться помогла газета. Общие интересы и любовь к автомобилям натолкнули на мысль заняться изготовлением моделей авто.

Это было в 1993 году. Вначале появилась на свет модель автомобиля «Москвич-401». Поскольку у Фисуна была лич-

Потом появился ЛАЗ-695 – от него пошло семейство львовских автобусов.

В наши планы входит изготовление и сборка всех отечественных автобусов, даже экспериментальных. В настоящее время мы параллельно начали работать над моделью карьерного самосвала МАЗ-525 (кстати, тоже незаполненная ниша).

Как обычно, без трудностей не обходится. В частности, есть проблемы с материалами по оформлению внешнего вида моделей.

Многие коллекционеры занимают интересную позицию: ждут модель с тем, чтобы потом начать критику элементов крыши, кузова и т.д. Ведь всем хочется иметь более подлинную копию. К этому стремимся и мы. Поэтому большая просьба к редакции журнала опубликовать материалы по первым ЛАЗам, ЗИС-127, ЗИЛ-129, РАФ-251.



ЛАЗ-695Е “Львів”

Неплохо бы поместить в ближайших номерах материалы о Музее общественного транспорта.

Ближайшие планы: изготовление моделей троллейбусов ЗИУ-5, ЗИУ-9, нового семейства ЛАЗов, базирующегося на французских агрегатах, ЛАЗ-699 (первого выпуска).



ПАЗ-672М

ная автомашина, то модель делалась с натурой. Потом пришли к выводу, что есть пустая ниша — модели автобусов 1:43. Вначале за основу моделей брали действующие автобусы, а потом стали работать только с чертежами. Впрочем, и в первом случае без чертежей не обходилось.

Первым появился ПАЗ-672, базовая модель которого имеет большой спектр применения и простые модификации. Параллельно шла работа над ЛиАЗ-677.



ПАЗ-32051

Как стало известно редакции, у Александра Кобрица одна из самых больших коллекций масштабных копий автомобилей в Омске: около 230 экземпляров. Это хобби у него появилось,



ЛиАЗ-677М



ПАЗ-3205



ЗИС-155



ЛиАЗ-158В



ЛАЗ-695М "Львів"

когда он был учеником пятого класса. Уже тогда у него были редкостные по тем временам модели: "Москвич 408" французского производства и "Фиат 124" – прототип наших Жигулей.

Постепенно коллекция стала увеличиваться. Модели автомобилей Александр сначала покупал с рук, менялся с другими коллекционерами, потом попробовал делать их сам.

Сегодня любая модель автомобиля, сработанная руками умельца, ценится куда выше, нежели заводская. То, что выпускается сейчас на производстве, считает Александр Кобриц, это для начинающих коллекционеров. Другое дело ручная работа. Она может стать украшением лю-

блении есть своя "изюминка", т.е. специальная серия. У Кобрица, например, это спецмашины: милиейские, полицейские, пожарные и т.д.

Есть и мечта. Александр надеется пополни-ть свою коллекцию высококачественными моделями "Победы" первого вы-

бой коллек-ции.

У каждого коллекционе-ра свои при-страстия. Одни увлека-ются отече-ственными ав-томобилями, другие иностранными. И в каждом на-

Специально для коллекционеров перечень моделей от "ФИНОКО":

ПАЗ-672М, ПАЗ-3201, ПАЗ-3205, ПАЗ-32051, ПАЗ-3206, ПАЗ-652Б, ЛиАЗ-677М, ЛиАЗ-158В, ЛАЗ-695Е, ЛАЗ-695М, ЛАЗ-695Н, ЛАЗ-697Е, ЛАЗ-697М, ЛАЗ-697Р, ЛАЗ-699Р, ЗИС-155, ЗИС-154.

Для желающих наладить переписку и обмен моделями по просьбе Александ-ра публикуем его адрес: 644029, г. Омск, пр-т Мира, д. 56, кв. 4, тел. (8-3812) 22-20-07.



ЗИС-154



ПАЗ-652Б



ЛАЗ-695Н "Львів"



ПАЗ-3201

пуска и двад-цать первой "Волги".

Возможно, она уже осуще-ствилась, ведь коллекциони-рование – про-цесс творчес-кий. А творче-ство всегда в развитии.



ЛАЗ-699Р "Турист"



Пожарная линейка Руссо-Балт Д24-40. Модель изготовлена по репликару из Рижского музея.

Фото В.Молоткова
01642 Молотков (Киев) с использованием моделей АГАТ. Выпуск прекращен
Russo-Balt D24-40, conventional fire-ladder.
Manufactured by Molotkov (Kiev). Conversion from AGAT. Stopping manufactured



Пожарная линейка Руссо-Балт Д24-40. Модель изготовлена по репликару из Рижского музея.

Фото Ю.Мильмана
Из коллекции В.Дятленко
02853 Василийев (Саратов) с использованием моделей АГАТ.
Russo-Balt D24-40, conventional fire-ladder.
Manufactured by Vasiliev (Saratov). Conversion from AGAT



Пожарный автомобиль Руссо-Балт Д24-40. Прототип не существовал.

Фото Ю.Мильмана
Из коллекции А.Голунцова
02026 Голунцов (Москва) с использованием моделей АГАТ.
Russo-Balt D24-40, conventional fire-ladder.
Manufactured by Goluntsov (Moscow). Conversion from AGAT.



МУЗЕЙ НА СТОЛЕ

КАТАЛОГ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ
ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

1^{ый} АМО 1^{ый}

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

С момента выхода предыдущего каталога (Автомобиль на ладони: Книга 2. — Казань: Каталог НОВОСТИ, 1995) в области производства масштабных моделей произошли огромные изменения. Они связаны, в частности, с тем, что многие фирмы по тем или иным причинам перестали существовать. Среди них «Русская коллекция» и «Русский вариант» (Москва), Мастерская Замятина и Казанцева (Екатеринбург), «Двигатель» (Санкт-Петербург), Электромеханический завод (Кострома), ВЕГА (Умань), ДОКА (Челябинск) и некоторые другие. В то же время появилось много новых фирм (КВ, МУВ, «Kherson-models», Миниклассик и «Кимерия» (Украина), Студия «КАН» (Краснодар), Scale (Санкт-Петербург). А такие фирмы, как ЛОМО-АВМ (Санкт-Петербург), ФИНОКО (Омск), Мастерская Дмитриева (Миас), Тантал (Саратов), ЭЛЕКОН (Казань) и некоторые другие значительно увеличили ассортимент выпускаемых моделей.

Предлагаемый Вашему вниманию каталог представляет собой еще одну версию каталога масштабных моделей автомобилей России и СССР, изготавливаемых в масштабе 1:43 (к сожалению, в связи с возникшими финансовыми трудностями, мы не можем издать каталог отдельной книгой).

В каталоге мы постарались по возможности определить подлинность существования прототипа модели и ее изготовителя. Все прототипы, действительно изготавливавшиеся предприятиями России и СССР, имеют ссылку на базовую модель (специальные автомобили, которые не выделены отдельно, помещены в раздел базового автомобиля (например, пожарные, цистерны и т.п.).

Редакция журнала выражает глубокую благодарность Александру Антонову, Александру Бармасову, Игорю Богомолову, Сергею Ваньшину, Виктору Буровикову, Александру Визнеру, Андрею и Александру Гусевым, Вадиму Дятленко, Сергею Кармазинову, Анатолию Губских, Валерию Дмитриеву, Вадиму Дроздову, Олегу Дудке, Владимиру Волчанецкому, Александру Демуре, Вадиму Конягину, Александру Мазину, Вячеславу Ковалеву, Александру Кобрицу, Юрию Колыванову, Рустэму Исмагилову, Валерию Кравченко, Виталию Назарову, Виталию Молоткову, Леониду Кузнецову, Светлане Булыгиной, Василию Лазько, Владимиру Новоселову, фирме «Компаньон», Вадиму Удицкому, Вадиму Князеву, Константину Ловчеву (МЗКТ), Анатолию Акимову, Владимиру Ватрушеву, Андрею и Владимиру Твиленевым, Александру Голунцову, Сергею Гришину и фирме Scale, Александру Антонову, Игорю Голотюку, Юрию Плыгачу, Юрию Сиротко, Михаилу Соколову, Георгию Чернецову, Сергею Хорошеву, Сергею Говорову, Александру Соколову, ЗАО «АГАТ», Фариде Волокидиной и коллективу ОАО «ЭЛЕКОН» за большую помощь в сборе материалов и работе над каталогом.

Издатели каталога обращаются с просьбой ко всем коллекционерам сообщить о имеющихся замечаниях, высказать пожелания по улучшению и дополнению каталога и, если есть возможность, прислать для публикации фотографии моделей из своих коллекций. Надеемся на длительное и плодотворное сотрудничество со всеми, кто проявляет интерес к такому виду коллекционирования.



Руссо-Балт С24-40 с кузовом торпедо.
1909–1910.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции А.Шкаева
00793 АГАТ (Маркс)
Russo-Balt S24-40, torpedo closed
Manufactured by AGAT (Marx)



Руссо-Балт С24-40 с кузовом торпедо.
1909–1910.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции В.Буровикова
01177 АГАТ (Маркс)
Russo-Balt S24-40, torpedo open
Manufactured by AGAT (Marx)



Руссо-Балт С24-40 с кузовом торпедо.
1909–1910.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Ю.Колыванова
03323 Колыванов (Москва) с использованием моделей АГАТ
Russo-Balt S24-40, torpedo open
Manufactured by Kolyvanov. Conversion from AGAT



Руссо-Балт С24-40 III серии (эка. № 14) с кузовом торпедо гран-туризмо. 1912.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Ю.Колыванова
03322 Колыванов (Москва) с использованием моделей АГАТ
Russo-Balt S24-40 III series (copies № 14), torpedo gran turismo open
Manufactured by Kolyvanov (Moscow).
Conversion from AGAT

Руссо-Балт С24-30 XII серии с кузовом
лимузин-берлин. 1913–1918.

Фото Ю.Мильмана

Из коллекции Е.Бабурина
01732 в оригинальной окраске. Бабу-
рин (Москва) с использованием моде-
лей АГАТ

Russo-Balt S24-30 XII series, limousine
berlin with origin colors.
Manufactured by Baburin (Moscow). Con-
version from AGAT



Руссо-Балт С24-58, рекордно-го-
ночный. 1913–1914. За характер-
ные цвет и форму получил про-
звище «огурец».

Фото Ю.Мильмана

Из коллекции Е.Бабурина
01085 Русская коллекция (Моск-
ва)

Russo-Balt S24-58, record-holder
«cucumber».

Manufactured by Russian Collection
(Moscow). Stopping manufactured



Руссо-Балт С24-58, рекорд-
но-точный. 1913–1914. За
характерные цвет и форму
получил прозвище «огурец».

Фото Ю.Мильмана

Из коллекции Гусевых

02374 Мастер-модель И.Бор-

цов, формовка и литые –

В.Никитюк, Д.Володичев,

сборка В.Князьков

Russo-Balt S24-58, record-

holder «cucumber».

Manufactured by Russian

Collection (Moscow). Stopping

manufactured



Руссо-Балт С24-58, рекорд-
но-гоночный. 1913–1914. За
характерные цвет и форму
получил прозвище «огу-
рец».

Фото Ю.Мильмана

Из коллекции Гусевых

02375 Мастер-модель

И.Борцов, формовка и ли-

тль – В.Никитюк, Д.Володи-

чев, сборка В.Князьков

Russo-Balt S24-58, record-

holder «cucumber».

Manufactured by Russian

Collection (Moscow).

Stopping manufactured



Руссо-Балт С24-30 (Эка. № 1).
1909

Фото Ю.Мильмана

Из коллекции Ю.Кольянова
03320 Кольянов (Москва)

с использованием моделей АГАТ.
Russo-Balt S24-30 (серу № 1).

Manufactured by Kolyanov
(Moscow). Conversion from AGAT



Руссо-Балт С24-30 VII серии с кузовом
дубль-фаэтон. 1911.

Фото Ю.Мильмана

Из коллекции Ю.Кольянова

03324 с двигателем. ТАНТАЛ (Саратов).

Модель выпускалась в 1985–
1986 гг.

Russo-Balt S24-30 VII series, double-
phaeton with engine.

Manufactured by TANTAL (Saratov) in
1985–1986 years



Руссо-Балт С24-30 VII серии с кузовом
дубль-фаэтон. 1911.

Фото Ю.Мильмана

Из коллекции В.Бурянова

01558 без двигателя. ТАНТАЛ (Саратов).

Модель выпускается с 1986 г.

Russo-Balt S24-30 VII series, double-
phaeton without engine.

Manufactured by TANTAL (Saratov) at
1986 year



Руссо-Балт С24-30 VII серии с кузовом
дубль-фаэтон. 1911.

Фото Ю.Мильмана

Из коллекции Ю.Кольянова

03328 Кольянов (Москва) с использо-

ванием моделей АГАТ

Russo-Balt S24-30 VII series, double-
phaeton.

Manufactured by Kolyanov (Moscow).

Conversion from AGAT





Руссо-Балт S24-30 VII серии с кузовом ландо-де. 1912.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Ю.Колыванова
08327 с двигателем. TANTAL (Саратов). Модель выпущена в 1985–1986 г.
Russo-Balt S24-40 VII series, landole with engine
Manufactured by TANTAL (Saratov) in 1985–1986 years



Руссо-Балт S24-30 VII серии с кузовом ландо-де. 1912.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Ю.Колыванова
08331 с фонарем сади. TANTAL (Саратов). Модель выпущена в 1985–1987 г.
Russo-Balt S24-40 VII series, landole with light at the back
Manufactured by TANTAL (Saratov) in 1985–1987 years



Руссо-Балт S24-30 VII серии с кузовом ландо-де. 1912.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции А.Шкаева
00787 АПАТ (Маркс). Модель выпущена с 1987 г.
Russo-Balt S24-40 VII series, landole.
Manufactured by AGAT (Marx) at 1987 year



Руссо-Балт S24-55 III серии (экс. № 8) с двухместным спортивным кузовом «Монте-Карло». 1911–1912.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Гусевых
02372 Володичев (Москва)
Russo-Balt S24-55 III series, racer «Monte Carlo» (copies № 9)
Manufactured by Volodichev (Moscow). Limited editions



Руссо-Балт S24-40 XII серии с кузовом ландо-де-берлин. 1913–1918.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Ю.Колыванова
08326 с двигателем. TANTAL (Саратов). Модель выпущена в 1985–1986 г.
Russo-Balt S24-40 XII series, limousine berlin with engine
Manufactured by TANTAL (Saratov) in 1985–1986 years



Руссо-Балт S24-40 XII серии с кузовом ландо-де-берлин. 1913–1918.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции Ю.Колыванова
08329 с фонарем сади. TANTAL (Саратов). Модель выпущена в 1985–1987 г.
Russo-Balt S24-40 XII series, limousine berlin with light at the back
Manufactured by TANTAL (Saratov) in 1985–1987 years



Руссо-Балт S24-40 XII серии с кузовом ландо-де-берлин. 1913–1918.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции А.Шкаева
00105 АПАТ (Маркс). Модель выпущена с 1987 г.
Russo-Balt S24-40 XII series, limousine berlin
Manufactured by AGAT (Marx) at 1987 year



Руссо-Балт S24-40 XII серии с кузовом ландо-де-берлин. 1913–1918.
Фото Ю.Мильмана
Из коллекции В.Вурикова
01186 АПАТ (Маркс). Модель выпущена с 1987 г.
Russo-Balt S24-40 XII series, limousine berlin
Manufactured by AGAT (Marx) at 1987 years

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ МОДЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ МОСКВИЧ ПРОИЗВОДСТВА “ТАНТАЛ/ АГАТ”

В. Дятленко, Москва



Москвич-2141, хэтчбек МОСКОВСКОЕ ТАКСИ

Любая система всегда предполагает хронологию. А хронология, как известно, стоит на страже порядка. Поэтому рассказ о серийно выпускавшихся в СССР и выпускающихся в России масштабных моделях вполне логично было бы начать именно с модели автомобиля “Москвич”, поскольку это был первый образец, изготовленный нашей промышленностью.

А началось все в 1970 г., когда французская фирма Dinki toys выпустила модель автомобиля “Москвич-408”. По хорошей советской традиции модель была скопирована (с незначительными измене-

диатора, объединенной с бампером;

Москвич-ИЖ-412 – седан производства ИЖМАШ с соответствующей облицовкой радиатора (№ А10);

Москвич-408/412 – с облицовкой радиатора, выполненной отдельно от бампера (№ А2 и А1 соответственно) – впоследствии она ставилась на все модели;



Москвич-426/427, универсал (с круглыми фарами и отдельными решеткой радиатора и бампером)



Москвич-433/434, фургон ПОЧТА олимпийский (с прямоугольными фарами и отдельными решеткой радиатора и бампером) Модель выпускалась в 1979–1980 гг.

Москвич-408/412 – со смещенным назад винтом крепления (№ А2 и А1 соответственно);

Москвич-426/427 – универсал;

Москвич-433/434 – фургон;

Москвич-ИЖ-1500-Комби – хэтчбек производства ИЖМАШ;

Москвич-пикап.

Зачастую, когда разговор

щая практику.

Что же касается других моделей “Москвичей”, то любая из них могла равновероятно быть с любым типом облицовки радиатора. Могу лишь добавить, что “четырефарная” решетка встречается реже, чем “двухфарная” и “прямоугольная”.

Помимо различных облицовок, применялись специализированные надписи и оформление: ГАИ, МЕДПОМОЩЬ, АЭРОФЛОТ, ралли, такси, ПОЧТА и т.д.

ниями) с французской.

Так, собственно, и начался выпуск скромного модельного ряда масштабных моделей в нашей стране. На первом этапе (70-е годы) существовало 10 типов кузовов, два типа двигателя и 5 типов облицовки радиатора, из которых, в свою очередь, и компоновались модели, соответствующие реальным автомобилям, а именно:

Москвич-408/412 – металлическая модель с окрашиваемой облицовкой радиатора и бамперами, отлитыми вместе с кузовом модели;

Москвич-408/412 – с облицовкой ра-

зходит о моделях автомобиля “Москвич”, коллекционеры неустанно спорят о том, какие типы облицовок радиатора у каких моделей должны быть. Характерно, что строгой заводской классификации не существует, поэтому многие стараются, чтобы их модели полностью соответствовали оригиналам, и зачастую переставляют “неправильные” детали с одной модели на другую... Я же сторонник подлинности заводской сборки, и, по сему, могу лишь привести некоторую статистику...

Трудно сейчас точно сказать, но вряд ли сборщикам на заводе давали конкретные указания об установке облицовок. Однако, несомненно, наблюдаются две преобладающие тенденции: наличие в большинстве случаев четырехфарной облицовки у Москвича-408 и Москвича-433. Это, по-видимому, вызвано тем,



Москвич-412ИЭ, седан TOUR D'EUROPE № 27

Надписи сделаны по двум вариантам технологии нанесения – декаль и краска. Первый способ заключается в наклеивании соответствующих бумажных полосок и букв. К сожалению, декали быстро разрушались. Это привело к тому, что до наших дней такие модели практически не дошли. Другое дело – нанесение краски методом тампопечати – специальными резиновыми тампами с применением соответствующей нитрокраски.

Таким образом, в период 1970–1985 гг. существовал достаточно стабильный модельный ряд “Москвичей”, отраженный



Москвич-433/434, фургон ТОРТЫ-ПИРОЖНЫЕ (с четырьмя круглыми фарами и отдельными решеткой радиатора и бампером)

в каталогах, рекламных проспектах, открытках... К вышеперечисленным добавились:

- Москвич-412 (№ А8);
- Москвич-412 (№ А10);
- Москвич-412 такси со смещенным назад винтом крепления;
- Москвич-408 такси со смещенным назад винтом крепления (№ А1);
- Москвич-412 (№ А2);
- Москвич-412 ралли "TOUR D'EUROPE №№ 26/27" (декаль) № А2;
- Москвич-412 такси (тамповка) № А2;
- Москвич-408 такси (тамповка) № А1;
- Москвич-412 ГАИ (тамповка) № А8 (несколько вариантов);
- Москвич-408 МЕДПОМОЩЬ (тамповка) № А1;
- Москвич-412 МЕДПОМОЩЬ (тамповка) № А2;
- Москвич-426 (№ А3);



Москвич-2141, хэтчбек ГАИ РОССИИ
(с круглой мигалкой)

- Москвич-427 (№ А4);
- Москвич-426 АЭРОФЛОТ (тамповка) № А3;
- Москвич-427 АЭРОФЛОТ (тамповка) № А4;
- Москвич-426 РАЛЛИ-СЕРВИС (тамповка) № А3;
- Москвич-427 РАЛЛИ-СЕРВИС (тамповка) № А4;
- Москвич-433 (№ А5);
- Москвич-434 (№ А6);
- Москвич-433 КНИГИ (декаль) № А5;
- Москвич-434 КНИГИ (декаль) № А6;
- Москвич-433 ПОЧТА (декаль) № А5;
- Москвич-434 ПОЧТА (декаль) № А6;
- Москвич-433 МЕХА (декаль) № А5;
- Москвич-434 МЕХА (декаль) № А6;
- Москвич-433 ТОРТЫ-ПИРОЖНЫЕ (декаль) № А5;
- Москвич-434 ТОРТЫ-ПИРОЖНЫЕ (декаль) № А6;



Москвич-2141, хэтчбек ALEKO

Москвич-Иж-1500 Комби (№ А12);
Москвич-пикап (№ А19).

Вот, собственно, и вся гамма "Москвичей", существовавшая в период 1970–1990 гг. Возможно, были и еще какие-то мелкие партии, о которых уже никто не помнит или вообще не знает.

Как видно, за 20 лет советская промышленность не очень-то баловала коллекционеров разнообразием. Скорее всего, это было связано с бюрократическими сложностями при введении каждой новой модели и аттестации ее по ГОСТу. Однако в начале девяностых ситуация коренным образом изменилась.

Во-первых, появилась новая модель – Москвич-2141, во-вторых, раскраски стали разнообразными и распространились на все модели. Причиной тому послужило развитие рыночных отношений. При этом качество выпускаемых моделей значительно ухудшилось.

К концу тысячелетия коллекционеры смогли дополнить свои собрания следующими моделями:

- Москвич-408/412 УЧЕБНЫЙ;
- Москвич-408/412 ГАИ-ЭСКОРТ;
- Москвич-408/412 ГАИ-МИЛИЦИЯ;
- Москвич-408/412 ралли № 34;
- Москвич-408/412

- ПОЧТА;
- Москвич-408/412
- КНИГИ;
- Москвич-426/427
- МЕДПОМОЩЬ;
- Москвич-426/427
- УЧЕБНАЯ;
- Москвич-2141;
- Москвич-2141
- такси;
- Москвич-2141
- пожарная охрана;



Москвич-408/412, седан AVTOEXPORT USSR
(с прямоугольными фарами и раздельными решеткой радиатора и бампером)

ГАИ МОСКВА;

- Москвич-2141 ДПС;
- Москвич-2141 ВАИ;
- Москвич-2141 РАЛЛИ СПОРТ № 43;

Девяностые годы можно назвать "расцветом тамповок", появились модели и с другими надписями: юбилейные, памятные, олимпийские, заказные. Проследить за появлением всех возможных вариантов весьма затруднительно. Тем более, что никакой соответствующей литературы за указанный период времени не было и, к сожалению, нет (Оговорюсь сразу, что каталоги "Автомобиль на ладони" представляют собой лишь первые шаги в этой области, причем, на мой взгляд, не очень удачные. В них были помещены фотографии лишь некоторых моделей, которые попались составителям под руку, а уж о какой-либо систематизации речи вообще не идет. Поэтому я думаю, что указанные каталоги ни в коем случае не дают представления о всем модельном ряде, они способны лишь запутать коллекционера).

Более того, не было строгой однородности в пределах одной окраски – могли встретиться значительные отличия в оттенках цвета и комплектации. Так, например, Москвич-2141 такси был разных от-



Москвич-408/412, седан МЕДПОМОЩЬ
(с четырьмя круглыми фарами и раздельными решеткой радиатора и бампером)

- Москвич-2141
- МЕДПОМОЩЬ;
- Москвич-2141
- УЧЕБНАЯ;
- Москвич-2141
- ГАИ СССР;
- Москвич-2141
- ГАИ РОССИЯ;
- Москвич-2141
- ГАИ-ЭСКОРТ (два
- варианта окраски);
- Москвич-2141

тенков желтого, серого или белого цветов, причем с различными вариантами плафона на крыше.

Если же серьезно относиться к заводским вариантам окраски моделей, то на сегодняшний день на полку можно поставить более полусотни моделей автомобилей "Москвич", что уже вполне солидно, учитывая схожие тенденции в других сериях... Но об этом в следующих номерах.

«СТРАТЕГИЧЕСКИЙ» САМОСВАЛ МАЗ-525

(ПЕРВОМУ ОТЕЧЕСТВЕННОМУ КАРЬЕРНОМУ 25-ТОННОВОМУ САМОСВАЛУ — 50 ЛЕТ)

*Р. Исмаилов,
Минск.
Фото из архива
автора*



МАЗ-525 (экз. № 1) на заводском дворе. Сентябрь 1950 г.

После испытания первого образца ядерного оружия в 1949 г. в СССР стала создаваться атомная промышленность, перед которой ставилась задача достижения стратегического арсенала, не уступающего американскому. Предприятия новой индустрии предполагалось развернуть на Урале, в Сибири и на Европейской территории страны. Это должны были быть очень энергоемкие производства. На выпуск только одного килограмма оружейного плутония или реакторного урана для подводных атомных реакторов требовалось затратить порядка нескольких миллионов киловатт-часов электроэнергии. Поэтому наряду со строительством десятков рудников, обогащательных комбинатов и секретных подземных заводов стали сооружаться новые тепловые и гидроэлектростанции.

Однако строительная техника первой послевоенной пятилетки не могла справиться с проблемой быстрого возведения таких объектов. Прежде всего требовались мощные внедорожные самосвалы, способные доставлять из каменных карьеров огромные гранитные глыбы весом в несколько десятков тонн и сбрасывать их в могучие российские реки при сооружении плотин. Выпускавшийся в то время пятитонный МАЗ-205 для этой цели явно не годился. Нужен был 25-тонник!

Поэтому Минскому автозаводу — самому «молодому» в то время в СССР — было поручено наладить выпуск нового класса

грузовых машин. 12 сентября 1950 г. первый экземпляр карьерного самосвала МАЗ-525 покинул сборочный цех. Создателем этой полностью оригинальной и новаторской конструкции стал Борис Львович Шапошник (1903–1985). В этой машине он применил ряд нетрадиционных конструкторских решений. Впервые на колесном транспортном средстве был установлен 12-цилиндровый танковый дизель. Вернее его дефорсированный (с 450 до 300 л.с.) вариант под обозначением Д-12А, что позволяет считать МАЗ-525 первым советским серийным автомобилем с двигателем, имевшим два распределительных вала в головке блока цилиндров, четыре клапана на цилиндр и блоком цилиндров с гильзами «мокрого» типа. Крутящий момент от двигателя передавался последовательно на гидромуфту, далее через двухдисковое сцепление на пятиступенчатую

(первоначально четырехступенчатую) коробку передач, и, наконец, через карданный вал на задний мост с планетарными колесными редукторами. Этот мост, в отличие от переднего, крепился к мощной раме жестко, без каких-либо рессор. Никакая подвеска не выдержала бы ударных нагрузок, которые возникали при загрузке самосвала каменными глыбами размером в шесть кубометров. Специально для работы в паре с МАЗ-525 в Свердловске (ныне Екатеринбург) на Уральском заводе тяжелого машиностроения начали выпускаться экскаваторы с таким объемом ковша. Чтобы амортизировать разрушительные удары, дно кузова было выполнено двойным, из стальных листов с дубовой прокладкой между ними. Непосредственно на раму нагрузка передавалась через шесть резиновых подушек. Главным амортизатором служили огромные коле-

МАЗ-525 (первых серий) на республиканской выставке в г. Минске. 1951 г.





Серийные MA3-525 на заводском дворе. Начало 1950-х гг.

са с диаметром покрышек 172 см. При разгрузке кузов запрокидывался на угол 65° при помощи двух солидных гидроцилиндров, давление в которых создавал отдельный насос. Машина имела снаряженную массу чуть более 24 тонн и могла развивать максимальную скорость до 30 км в час. Расход топлива в зависимости от условий движения составлял 130-160 л на 100 км пути.

Крутить баранку, особенно на загруженной машине, помогал гидроусилитель руля. Несмотря на большую колесную базу (4780 мм) самосвал имел хорошую маневренность в карьерах – радиус поворота составлял 12 м.

Внешний вид машины претерпел ряд последовательных изменений в процессе серийного выпуска. Если на первом образце мотокапот в основании был равен ширине кабины, то в серии он стал значительно уже – для экономии металла. Не сразу свое место нашел контактно-масляный воздухоочиститель. Не уместившись под капотом, он ставился сначала слева



Сверхплановый MA3-525, выпущенный накануне XIX съезда ВКП(б). Октябрь 1952 г.

от него, затем справа. Опыт работы в пыльных карьерах подсказал решение – монтировать два фильтра. Для безопасности механиков, обслуживающих дизель на

та попытка создать седельный MA3-525A для работы в составе автопоезда с самосвальным полуприцепом собственной разработки БелАЗ-5271, рассчитанным на 45 т породы или грунта. Однако опыт оказался неудачным, и в серию полуприцеп пошел только в 1962 г. с более мощным седельником БелАЗ-540А.

Таким образом, в течение десяти лет 525-й был выпущен тиражом в несколько тысяч экземпляров на двух белорусских заводах. Первый советский двадцатипяти-тонный самосвал широко использовался на всех великих стройках как у себя в отечестве, так и за рубежом вплоть до восьмидесятых годов. Успеху машины у строителей и в горнодобывающей промышленности способствовали «зверский» запас прочности конструкции и неприхотливость надежного двигателя производства Бар-

Погрузка на железнодорожные платформы самосвалов MA3-525 для отправки на восстановление Сталинграда. Начало 1950-х гг. г. Минск



Погрузка на железнодорожные платформы 25-тонных автосамосвалов

наульского дизельного завода. Ресурс «сердца» машины составлял 6000 часов.

В послужном списке этого суперсамосвала – участие в строительстве следующих крупнейших гидроэлектростанций: 1954 г. – Куйбышевская на Волге; 1963 г. – Братская на Ангаре и Красноярская на Енисее; 1964 г. – Асуанская на Ниле, в ОАР; 1978 г. – Саяно-Шушенская на Енисее. Именно 525-е в самые ответственные моменты перекрытия русла рек обрушивали в бешено ревущую стремнину водяного потока бетонные блоки-пробки последних метров перемычек. Кто постарше, тот наверняка вспомнит эти необыкновенно красивые кадры кинохроники из «Новостей дня».

Последние из этих самосвалов эксплуатировались при прокладке Байкало-Амурской магистрали. К сожалению, ни один 525-й не сохранился у себя на родине в Белоруссии. Единственный сохранившийся в СНГ самосвал – памятник у Красноярской ГЭС. Возможно, какие-то машины ржавеют в джунглях Вьетнама. В эту страну они попали в виде братской помощи СССР народу ДРВ – их использовали в середине шестидесятых годов на угольном карьере «Камфа».

По своему уровню МАЗ-525 был значительным достижением советского автопрома, положившим начало производству большегрузной колесной техники промышленного назначения, не только на БелАзе. Еще более важное значение этой машины состояло в том, что она явилась отправной точкой формирования творческого коллектива инженеров во главе с талантливым конструктором Б.Л. Шапошником. Организовавшись в 1954 г. в Специальное КБ МАЗа, оно-то и занялось проектированием настоящих машин стратегического назначения. Без кавычек. Но это уже отдельная история.

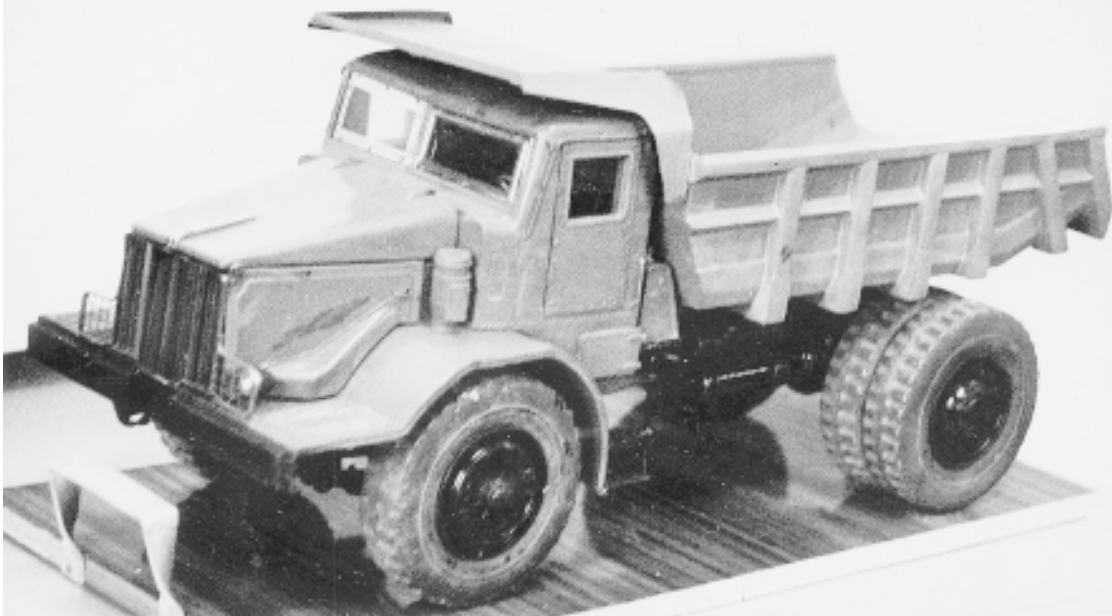
Использованная литература:

1. Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР, тт. 1 и 2.
2. Белорусские богатыри. – М.: Панорама, 1991.
3. Анохин В.И. Устройство автомобилей. – М.: Машгиз, 1957.
4. Краткий автомобильный справочник. – М.: ГНИИАТ, 1959.
5. Моделист-конструктор, 1974, № 8.



Самосвальный автопоезд в составе седельного тягача МАЗ-525А и 45-тонного самосвального полуприцепа БелАЗ-5271. 1959 г.

Модель самосвала МАЗ-525 в масштабе 1:20, выполненная учащимися ПТУ к 30-летию родного завода



Модель самосвала МАЗ-525 в масштабе 1:43, выполненная фирмой Scale (Санкт-Петербург). Фото Ю.Мильмана

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Урал-5557-10, самосвал сельскохозяйственный (Электон, Казань)



Урал-55571-10, самосвал общего назначения (Электон, Казань)



КамАЗ-4326 с "высокой" крышей (Электон, Казань)

5П85С, пусковая установка ЗРК С-300 на шасси МАЗ-543М (Сиротко, Минск)



5Н63С, командный пункт ЗРК С-300 на шасси МАЗ-543М (Сиротко, Минск)



МЗКТ-7930, шасси специальное (Вовк, Минск)



ВАЗ-2110, ралли ЛУКОЙЛ (конверсия)



ВАЗ-21213, ралли ЛУКОЙЛ (конверсия)



ЧМЗАП-99865.01.0000051, полуприцеп-тяжеловоз с бортовой платформой (ВИКО-моделс, Харьков)



Полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-9990 (ВИКО-моделс, Харьков)



130-мм орудие противокорабельной артиллерийской системы "Берег" на шасси МАЗ/МЗКТ-543М (ВИКО-моделс, Харьков)

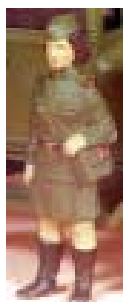


Пожарный автомобиль с механической лестницей METZ на шасси Я-3 (Волчанецкий, Запорожье)

Пожарный автомобиль на шасси Я-3 (Волчанецкий, Запорожье)



МИНИКЛАССИК
(Запорожье)
2000
(фигурки)





2000



4113 Volkswagen Golf (синий)



4123 Alfa Romeo 156CT "API"



4128 Ford Focus Rallye
MARTINI (1999)



4134 Porsche GT3 Cup
"WALKER"



4142 Volkswagen New Beetle
(желтый)



4147 Dodge Viper GTS Coupe
(серебристый)



4150 Renault Clio Super "FINA"



4159 Volkswagen Golf



4172 Volkswagen New Beetle
(синий)



4174 Ford Focus Rallye



4178 Porsche 911 Carrera '97
(красный)



4179 BMW M Roadster (1992)
(желтый)



4184 Alfa Romeo 156
"PORTELLO"



4186 Porsche GT3 Cup



4189 Dodge Viper RT/10 (1993)
(синий)






4198 Alfa Romeo 156
"POLIZIA" (1999)



4190 Alfa Romeo 156
"CARABINIERI" (1999)

Фотографии предоставлены фирмой BBURAGO

Подробную информацию о приобретении моделей можно получить по адресу:
191011, Санкт-Петербург, а/я 16, фирма «СКЕЙЛ»

Код	Наименование товара, его характеристика	
03619AM	БПС-4-АД-90, бензоперекачивающая станция на шасси ГАЗ-АА. 1935 Изготовитель модели: ЛОМО-АВМ, Санкт-Петербург	
03621AM	Противопожарный автонасос на шасси ГАЗ-ААА. 1939 Изготовитель модели: ЛОМО-АВМ, Санкт-Петербург	
03623AM	ЗИС-6 с одноосным полуприцепом-цистерной, объемом 6 куб.м. Изготовитель модели: ЛОМО-АВМ, Санкт-Петербург	
03624AM	Автоцистерна ПМЗ-11 полузакрытого типа на шасси ЗИС-11. 1935 Изготовитель модели: ЛОМО-АВМ, Санкт-Петербург	
03622AM	ПМЗ-6 с передним насосом и дополнительным пожарным оборудованием на шасси ЗИС-11. Изготовитель модели: ЛОМО-АВМ, Санкт-Петербург	

Отправка по почте: +15% от указанной цены. Отправка товара осуществляется после поступления денег. Для получения более подробной информации о заказе моделей и размещении объявлений в рубрике “Наш автомагазин” пишите самоадресным конвертом на почтовый адрес редакции. Следующий выпуск рубрики планируется выпустить отдельным приложением к октябрьскому номеру журнала.

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: 107120, Москва, Сыромятнический проезд, дом. 4, строение 2, Шкаеву Александру Вадимовичу 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 _____



МАСТЕРСКАЯ ДМИТРИЕВА
456300, Челябинская обл.,
г. Миасс, а/я 792



К СТАТЬЕ ДЯТЛЕНКО (стр. 15)



Москвич-408/412, седан. 1971–1973 гг. выпуска
(с крашеной облицовкой радиатора и бамперами)



Москвич-408/412, седан. 1972–1978 гг. выпуска
(с объединенной в единое целое облицовкой радиатора и бампером)



Москвич-408/412, седан. Выпускается с 1979 г.
(с круглыми фарами и отдельными решеткой радиатора
и бампером)



Москвич-408Т/412Т, седан такси. Выпускается с 1979 г.
(с четырьмя круглыми фарами и отдельными решеткой
радиатора и бампером)



Москвич-408/412, седан ралли
(с прямоугольными фарами и отдельными решеткой радиатора
и бампером)



Москвич-426/427, универсал. Выпускалась в 1985 г.
(с прямоугольными фарами и отдельными решеткой радиатора
и бампером)



Москвич-433/434, фургон. Выпускается с 1979 г.
(с круглыми фарами и отдельными решеткой радиатора
и бампером)



Москвич-2141, хэтчбек



340
Агат

Закрытое акционерное общество «АГАТ»
выпускает масштабные копии моделей автомобилей
России.

Производство моделей налажено с 1968 года.
Все модели выполнены в металле. Масштаб 1:43.



Основной выпуск
сосредоточен
на следующих сериях
и их модификациях:
Москвич-408/412
Москвич-426/427
Москвич 433/434
Москвич 2141 «Алеко»
ВАЗ 2102/2102 «Жигули»
ВАЗ 2105/2107 «Жигули»
ГАЗ 24/2402/3102 «Волга»
ЗИЛ 115/117
ГАЗ-13 «Чайка»
РАФ-2203 «Латвия»
Руссо-Балт

На предприятии освоено самое крупное в России серийное производство
масштабных моделей-копий автомобилей, состоящее из 15 базовых моделей
и более чем из 80 модификаций.

По желанию заказчика на корпусе модели возможно нанесение различных
видов надписей и рисунков: специальных, юбилейных, фирменной атрибуции,
гербов городов и т.п.

Конструкторское бюро завода ведет постоянную работу по разработке новых
копий моделей автомобилей, а также по доработке оригинальной индивидуальной
и групповой упаковке, по повышению качества и расширению ассортимента.

413060, Саратовская обл., г. Маркс, проспект Ленина, 111, ЗАО «АГАТ»
телефоны (84567) 2-18-03, 2-19-06, 2-14-87
факс (84567) 2-54-50, 2-54-39, 2-18-85, 2-10-31