

Автомобильный 11/2001 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

SCNUSO — ЛЕГЕНДА В МИНИАТЮРЕ

ВПЕРВЫЕ НА "УРАЛЕ" ПО АФРИКЕ

СПОРТИВНЫЕ "ВОСЬМЁРКИ" С УКРАИНЫ

АВТОМОБИЛИ СЕМЕЙСТВА "ТАВРИЯ"



ЕЕ ВЕЛИЧЕСТВО – «МАСШТАБНАЯ» ЖАЛТУРА

Евгений РУСИНОВ,
г. Минск (Белоруссия)

С незапамятных времён существовало производственное объединение «Тантал», начавшее в 1970-е гг. доброе дело – производство копий советских автомобилей в масштабе 1:43. И славились эти копии высоким качеством изготовления, благодаря чему приобрели многочисленных поклонников автомобиля в миниатюре. Чего только стоят модели представительских седанов и лимузинов (ГАЗ-13 «Чайка», ЗиЛ-117, ЗиЛ-

41047), умень-

шенные в
4 3

лилось, масштабные модели стал выпускать и один из его приемников – ЗАО «Агат» (г. Маркс). Только называть эти модели копиями с каждым годом становится всё труднее, несмотря на то, что ассортимент продукции «Агата» в последнее время существенно расширился за счет «спецификаций» различной окраски. Но большинство из них не имеет реального прототипа.

В начале и середине 1990-х гг. многие изготовленные модели «страдали» крайне низким уровнем обработки и окраски кузова. С середины 1990-х покрытие на бамперах, колпаках колёс и других поверхностях, имитирующих хром, стало выглядеть по оттенку реальнее, чем прежде, но оказалось более хрупким. Вследствие этого оно легко откалывается при протирании машинки от пыли даже обыкновенной фланелью. С конца 1990-х гг. стёкла в салонах приобрели дешёвый фиолетовый оттенок.

Однако самой большой неприятностью для современных коллекционеров в последнее время стало далеко не всё перечисленное выше. Как известно, для любого увлечённого коллекционированием человека важнейшим критерием оценки качества будущего экспоната является его способность сохраняться в первоначальном виде длительное время. В противном случае сама идея коллекционирования теряет смысл. Так вот, почти на всех автомобильчиках, выпущенных ЗАО «Агат» после 1997 г. из-за низкого качества материала покрышек стали плавиться колёсные диски. Не спасает и металлизирован-

ное покрытие (см. фото). Проявляется этот дефект не сразу, а лишь спустя несколько месяцев после покупки модели. Околпаченному коллекционеру остаётся только развести руками – деньги выброшены на ветер. В лучшем случае подобная модель может доставить удовольствие ребенку, играющему в песочнице. Но тогда на упаковочной коробке правильнее было бы указать вместо надписи «масштабная модель для коллекционеров» надпись «игрушка». И всё встанет на своё место.

Таким образом, нынешним производителям из ЗАО «Агат» стоило бы всерьёз задуматься о качестве и ассортименте выпускаемой продукции, чтобы последние, самые терпеливые, коллекционеры окончательно не отвернулись от него.

А любителям-коллекционерам на сегодняшний день остаётся пожелать приобрести лучше одну модель фирмы «MINICHAMPS», чем десять ЗАО «Агат».



Автомобильный МОДЕЛИЗМ

Журнал для коллекционеров масштабных моделей и любителей истории автомобиля

НАЧИНАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2002 года

Подписка на журнал проводится по обыкновенному каталогу "РОСПЕЧАТЬ" или через редакцию

Объём журнала 36 страниц с цветной вкладкой

Периодичность – 1 раз в два месяца

Стоимость полугодовой подписки через редакцию – 180 руб. (для России)

Отправка журнала – заказной бандеролью

Адрес редакции: 107000, Россия, Москва, Саввинский проезд дом 4, стритов 2
Телефон (095) 917-2710
Факс (095) 917-2710
e-mail: amodely@yandex.ru

В каталоге "РОСПЕЧАТЬ" - 79742

ЛОКОТРАНС 2002

«ЛОКОТРАНС» – ЖУРНАЛ ЛЮБИТЕЛЕЙ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

Популярная информация об истории и современности железных дорог России, узкоколейных и детских железных дорогах, страницы железнодорожного моделизма, городского транспорта, ретрожелезнодорожный туризм и хобби, объявления, контакты, реклама

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ НА ПОЛУГОДИЕ (6 номеров) – 240 руб. (с индивидуальной почтовой доставкой по России)

Порядок подписки:

1. Почтовый перевод отправления по адресу 355012, Ставрополь, а/я 362 Сергею Олегу Александровичу
2. В редакции, при личном сообщении указать «Локотранс 2002», и точный почтовый адрес посылателя

ЛОКОТРАНС

Почтовый адрес редакции: Россия, 355012, Ставрополь, а/я 362
Тел. (865-2) 28-31-59, факс: (865-2) 74-01-10
e-mail: lokotrans@yandex.stavropol.ru

Автомобильный 11/2001 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
А.Шкаев

Редакционный совет:
А.Говоруха (Николаев)
Р.Исмаилов (Минск)
Е.Прочко (Москва)
Л.Сусливичус (Вильнюс)

Набор и верстка
Л.Полетаева, Г.Шестакова
Фото
Ю.Мильтман

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.RussianScaleModels.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 несёт 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 объединённому
каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ»
79742

© Автомобильный моделизм, 11(17)

Тираж: 3000 экз.

Editorial office:
4, stroenie 2,
Syromyatnichesky 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, 2001

СОДЕРЖАНИЕ

Schuco – легенда
в миниатюре, 2
С.Кирилец

Впервые на «Урале»
по Африке, 4
В.Дмитриев

Спортивные «восьмёрки»
из Украины, 7
А.Говоруха

Автомобили семейства «Таврия», 9
Н.Моргун, А.Акимов

«Жестяные откровения» из
Мюнхена
Р.Исмаилов, 12

Наша почта, 14

Отечественные новинки, 15

Зарубежные новинки, 16

Каталог моделей «ЛОМО–АВМ»,
3 стр. обложки

Музей на столе
Каталог моделей отечественных
автомобилей (вкладка)

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

- Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на **2002** год:
- по объединённому каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ». Индекс – 79742;
- через редакцию журнала перечислением на расчетный счет издателя **180** руб.
- (за полугодие для России). Отправка журнала – заказной бандеролью.
- Реквизиты издателя ЗАО «Центр экономики и маркетинга»:
- р/с 40702810738000130281 Центральное отделение № 8641 Сбербанк России г.
- Москва,
- к/с 30101810400000000225, БИК 044525225, ИНН 7709034676.
- Отдельные номера журнала за 2000–2001 гг. можно приобрести в редакции или
- заказать по почте (стоимость одного номера с пересылкой по России **45** руб).
- На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ: <http://pressa.apr.ru/index/79742>
- В розницу журнал можно приобрести:
- Москва: «МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ» – (м. «Полянка»)
- «ДОРОГИ» – Протопоповский пер., 9 (м. «Проспект Мира», Дом просвещения
- ВОС, в холле)
- Санкт-Петербург: магазин «МАШИНКИ» – ул. Моховая, д. 31
- Краснодар: магазин «ДРАГУН» – ул. Коммунаров, 130
- Омск: магазин-салон «МОДЕЛИСТ» – ул. Долгирева, д. 17
- БЕЛАРУСЬ: 220015, Минск, а/я 307. Исмаилов Р.С.
- УКРАИНА: 69006, Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифоров В.

Schuco®

— ЛЕГЕНДА В МИНИАТЮРЕ

Станислав КИРИЛЕЦ,
(Германия)



История фирмы Schuco тесно связана с именем Генриха Мюллера (Heinrich Muller). Он родился в 1887 г. и уже в возрасте 17 лет сконструировал свои первые игрушки: автомобили, торпедные катера, цеппелины и самолеты, а в 22 года Мюллер поступил на службу в очень известную в то время фирму BING и скоро стал руководителем конструкторского бюро. В 1912 г. (после трёх лет работы в BING) молодой конструктор вместе с финансистом Генрихом Шрайером (Heinrich Schreyer) основал фирму Schreyer Co. в Нюрнберге, где началось производство детских игрушек «Filz-und Plusch-Spielwaren».

Первая продукция благодаря превосходному качеству стала сразу популярной, но Первая мировая война прервала работу фирмы. В 1919 г. производство игрушек возобновилось: помог текстильный магнат Адольф Кан (Adolf Kahn), вложивший в развитие фирмы свой капитал. Позиция на рынке игрушек была восстановлена, и уже в 1921 г. родилась SCHUCO – марка, которая позже завоевала международное признание. Генрих Мюллер по-

лучил известность во всем мире. Его знаменитая игрушка «Pick-Pick» – обтянутая плюшем жестяная птичка – заводилась, двигалась, гудела и пищала. Вскоре она стала популярнейшей детской забавой в Германии и была произведена в невероятном количестве – 20 миллионов штук нашли своего покупателя!

В конце 1920-х годов фирма Schuco достигла миллионного оборота, а в середине 1930-х началось производство масштабных моделей автомобилей – так родилась «легенда Schuco».



Первая модель представляла собой заводную жестяную игрушку с

механическим управлением – впервые автомобиль, который ехал по

столю, не падал с него – настоящий «шлягер» рынка. Это была копия легендарного Mercedes Silberpfeile

(«серебряной стрелы»), на котором такие асы, как фон Браухич (von Brauchitsch), Карациола (Caracciola), Ланг (Lang) добывали золотые медали для Третьего Рейха. Не только форма, но и техника исполнения модели была очаровательна. В ней нашли применение зубчатые передачи, качающиеся полуоси, сцепление и даже дифференциал (!). Заводилась модель с помощью



в Германии – на фабрике работало 800 человек. К 1962 г. было продано 100 миллионов игрушек, значительная часть из которых пошла на экспорт.

К 1967 г. сбыт жестяных моделей сошел на нет, их производство прекратилось. Попытка наладить выпуск мо де -



«кривого стартера». В лучшие времена фирма выпускала около 8000 собираемых из 101 детали игрушек «Silberpfeile» в день.

Однако война вновь прервала про-





лей, отлитых из металла и пластмассы, не принесла успеха. Конец «эры жести» стал концом Schuco – в 1976 г. фирма обанкротилась.

История возникновения новой фирмы Schuco, без сомнения, связана со старой. После конкурса не способную конкуриро-



вать с японскими производителями игрушек фирму Schuco купила английская компания DCM. Англичане переориентировали её на выпуск довольно примитивных моделей в масштабах 1:43 и 1:66, причем львиная доля производилась не в Германии. Эти модели выпускали многие страны мира (в основном в Азии). Менеджеры компании DCM не увидели перспектив в развитии жестяных моделей и все старые пресс-формы и инструменты продали в Италию... на металлолом. В 1980 г. вместе с компанией DCM Schuco пережила своё второе банкротство.

С этого времени история Schuco делится на два периода: работа фирмы под управлением семьи Мангольд (Mangold) и под эгидой се-

мы Зибер (Sieber).

В 1980 г. фирма Gama под традиционной маркой Schuco пыталась возродить производство жестяных моделей. В первую очередь был возобновлён выпуск гоночных машин и «олдтаймеров», которые сохранились в программе до сих пор.

Эти модели, завоевав «ностальгические» сердца коллекционеров, производились параллельно с миниатюрами Gama.



В 1993 г. в Нюрнберге объединились фирмы Gama и Trix. Возникли две торговые марки: Trix и Schuco с абсолютно новой стратегией и более высоким качеством продукции. Тесные контакты с производителями автомобилей позволили значительно расширить выпуск моделей в масштабе 1:43. Так возродилась легенда.

В 1996 г. после успеха новых моделей фирма Schuco снова получила самостоятельность и стала независимой. В



всегда входили в пятерку крупнейших модельеров Германии.

Благодаря им фирма Schuco стала одним из крупнейших мировых производителей моделей с годовым оборотом в 500 млн. DM.



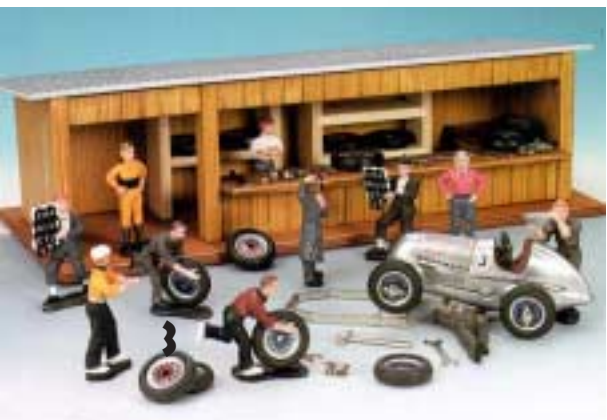
Новые инвестиции влились в предприятие, что позволило вместе с разработкой моделей по современным технологиям одновременно поддерживать славные многолетние традиции Schuco.

Schuco – это больше, чем имя с традицией и будущим.

По материалам фирмы Schuco



1999 г. семья Мангольд продала предприятие семье Зибер из г. Фюрт, третье поколение которой занято на «игрушечно-модельном» рынке. Когда-то Зиберы выпускали деревянные игрушки, позднее получили известность, производя модели Simba, Dickie, Carson, Eichhorn, продавали в Европе киты Tamiya, словом, они



Уралы из первой партии поставок в Судан. 1969 г.

ВПЕРВЫЕ НА «УРАЛЕ» ПО АФРИКЕ

Валерий ДМИТРИЕВ
(г. Муасс)

Воспоминания об этом пробеге даже у руководителей «УралАЗа» носили до сих пор противоречивый характер. Его называли и мировым, и всеафриканским, приписывали участие в нём и английским, и американским, и другим фирмам. И протяжённость-то его составляла как-бы несколько десятков тысяч километров. Понятно, каждому хочется приумножить достижения своего предприятия. Определённое воздействие на всех оказал и художественный фильм 1971 г. «Мировой парень», где заводской испытатель (актер Н. Олялин) на МАЗ-516 участвовал в грандиозном пробеге грузовых автомобилей по каким-то азиатским странам. Но реалии попроще и поскромнее. Об этом и поделился своими воспоминаниями Павел Алексеевич Кострикин.

С момента появления первых автомобилей в России они были «обречены» на участие в гонках, на скорейшее преодоление трасс различных типов. Другим же не менее интересным видом автомобильных состязаний можно назвать пробеги, целью которых были испытания качества изготовления автомобилей, их проходимости по русским дорогам, выявление лучших образцов техники с целью дальнейшего их распространения в России. В таких пробегах заранее оговаривался маршрут движения, намечался его график. Задачей состязаний в этом случае было не достижение наивысшей скорости движения, а прибытие к месту назначения без поломок автомобилей.

Самые первые пробеги в России проводились в начале XX века. Выяснялось главное – какая машина лучше ведёт себя на дороге, какая из них надёжнее. Чуть позже эти пробеги получили статус испытательных, для них стали разрабатываться программы испытаний. Но большинство все же являлись спортивными, в определенных категориях начислялись очки, вручались призы.

Особняком стояли пробеги, которые организовывало военное ведомство. В этом случае был важен отбор машин, пригодных к военной службе. Эти испытания проводились в особо сложных дорожных условиях, требующих как от машин, так и водителей максимального напряжения, с работой испытательной ко-

миссии, с составлением специальных протоколов. Оценивались соответствие техническим условиям, эксплуатационные качества и расходы. По итогам таких пробегов принималось решение о закупке партий автомобилей.

После революции традиции автомобильных пробегов были продолжены. Но основной их целью стало уже изучение характеристик автомобилей, производимых советскими заводами, сравнение их с образцами лучших заводов мира. Особенно знаменательным в истории советского автомобилестроения и автоспорта был Кара-Кумский пробег, организованный в 1933 г. Великая Отечественная война надолго прервала список испытательных автопробегов для советских автозаводов, и в полной мере они возобновились уже после нее в 50-е годы XX в.

Уральский автозавод не оставался в стороне от этих испытаний. Они не были спортивными, но бороться приходилось, и пусть не с соперниками по трассе, но с российским бездорожьем, с графиком движения, погодными условиями, с неизвестностью далеких дорог. Пробеги помогли также в повышении качества и надёжности уральских грузовиков, они были очень важны для завода и в рекламном отношении.

Первые десять лет работы завода крупных официальных испытательных пробегов не проводилось. Шла постепенная модернизация основной продукции – модификаций широко известного всем автомобиля ЗиС-5. Но в середине 1950-х гг. необходимо было подтвердить крупным пробегом в различных дорожных и климатических условиях качество и надёжность нового по грузоподъемно-

сти и основным узлам автомобиля. В связи с этим в 1956 г. был проведен испытательный пробег, протяжённостью 25 тыс. километров модификаций опытных машин УралЗиС, на основании которых автомобиль под индексом Урал-355М был рекомендован к серийному



П.А.Кострикин среди суданских курсантов.1969 г.

производству.

С 1965 г. в массовом производстве находился автомобиль Урал-375 и его модификации. Для подтверждения надёжности работы узлов и механизмов в процессе опытно-конструкторских работ также неоднократно проводились испытательные пробеги различной протяжённости. Это были испытания в жарком климате Астраханской области (1962 и 1964 гг.), пустыни Кара-Кумы (1965 г.), испытания в условиях Крайнего Севера – пробеги по Якутской АССР в 1965–1967 гг. Однако эти пробеги, хотя и были по-своему интересны и результативны, но рекламных целей не преследовали. Но вот пробег, о котором дальше пойдет речь, сыграл большую рекламную роль, и связано это было с интересными событиями.

В результате переворота 1969 г. к власти в

Уралы из первой партии поставок в Судан. 1969 г.



Судане пришли военные во главе с Дж. Нимейри, провозгласившим социалистический путь развития. В том же году между правительством африканского государства Судан, южная граница которого доходит почти до экватора, а северо-восточная выходит к Красному морю, и правительством Советского Союза было подписано межправительственное соглашение, в результате которого СССР выделил в качестве кредита техническую помощь для армии зарождающегося социалистического государства в виде 5000 единиц различных видов техники. Это были автомобили и разного вида вооружение на их базе, мотоциклы, бронетехника, самолеты и вертолеты.

В рамках этого соглашения 80 автомобилей марки Урал-375Д должен был поставить и

яло впервые завоевывать африканский континент. Как поведёт себя машина в жарком африканском климате, как будут себя чувствовать узлы и агрегаты автомобиля?

В июне 1969 г. серийный бортовой автомобиль Урал-375Д железной дорогой, а затем морем был переправлен в Судан, в город Хартум, находящийся в нескольких десятках километрах от суданской столицы Омдурмана. Для контроля за ходом испытаний и оказанием необходимых консуль-

таций от Уральского автозавода был направлен Павел Алексеевич Кострикин, работавший в то время начальником конструкторского бюро по эксплуатации автомобилей за границей, квалифицированный специалист, имеющий опыт подготовки и вождения автомобилей «Урал» в различных условиях.

Поездка в Судан, о конкретных природных условиях которого можно было только догадываться, было необычным явлением для специали-

Уральский автозавод. Но для автомобилей Уральского автозавода, совершенно неизвестных на африканском континенте, Министерство обороны Судана выставило специальные требования. Оказалось, что полноприводные автомобили подобного класса грузоподъемности планировалось закупить для войск Судана в Германии на фирме Mercedes-Benz, которые были более известны суданским военным и имели среди них своих приверженцев. В связи с этим перед поставкой всей партии автомобилей Уральский автозавод предварительно для сравнительных испытаний должен был поставить один автомобиль. При положительных результатах должна была быть продолжена поставка остальных автомобилей.

До этого контракта география поставок уральских вездеходов была уже довольно обширна. В 1965 г. первые экспортные автомобили ушли в Югославию, в 1966 г. – в ГДР, в 1968 г. начались поставки в воюющий Вьетнам, где наши грузовики вступили в заочный спор с лучшими армейскими грузовиками США. При всем при этом суданский контракт был необычен. Уральскому вездеходу предсто-

ствов Уральского автозавода. Инженеры испытательного отдела в складчину закупили лёгкие кожаные перчатки и торжественно вручили их Кострикину во время проводов.

– На экваторе же очень жарко и они помогут тебе спасти руки от ожогов о разогретый от жары руль! – заявили товарищи.

Павел Алексеевич прибыл в Хартум на несколько дней раньше, чтобы было время проверить машину. Собрана она была отлично, без дефектов.

Министерству обороны Судана была представлена программа испытаний, разработанная специалистами Уральского автозавода, позволяющая в лучшем свете показать все возможности уральского вездехода. Но суданскими военными она не была принята. Предлагалась своя программа, до-



Суданской армии. Их обязанностью было только сесть за руль и двигаться, а любая неисправность, возникшая в пути, насколько бы мелкой она не оказалась (прокол колеса или ослабление какого-либо резьбового соединения), воспринималась как отказ автомобиля и водителем не устранялась.

Испытания предлагалось провести пробегом по наиболее типичным дорогам, а как оказалось, по наиболее типичному африканскому бездорожью на трассе протяжённостью порядка 3000 км за шесть дней. Они были необходимы, чтобы сравнить Урал-375Д с другими полноприводными автомобилями, закупки которых производились или планировались Суданом. Так в колонне автопробега оказались кроме Урал-375Д, КраЗ-214, ЗИЛ-157, ГАЗ-66, самосвал на базе ЗИЛ-130, машины сопровождения УАЗ-452, ГАЗ-69 и новейший, из опытных партий, полноприводной двухосный Mercedes с дизельным двигателем, разработан-



ный фирмой для поставок в африканские страны. И если остальные советские автомобили оказались не в «весовой категории» «Урала», то основной претендент Mercedes и по грузоподъемности, и по мощности двигателя был близок к миасскому грузовику, хоть и имел другую колесную формулу.

Машины частично загрузили бочками с топливом на весь период пробега. К «Уралу» прицепили цистерну с водой. За рулем всех машин на старте находились суданские водители, пассажирами были представители заводов-изготовителей машин, контролеры (суданские военные) и переводчик, проходивший до этого обучение в Советском Союзе. Руководителем пробега от Министерства обороны был назначен майор Осман.

Жарким июньским утром колонна тронулась в путь в направлении города Эль-Обейд. Сразу был выбран соревновательный тип про-





бега: машины выпускались по очереди, с небольшим перерывом во времени, разрешалось догонять и обгонять стартовавших ранее. Первым на командорской лёгкой, более скоростной машине выезжал руководитель пробега. Сначала к старту был допущен Mercedes, «Урал» – одним из последних. Такая же картина повторилась и после привала, и в последующие дни. По целой неразбитой колее при лежащей пыли двигаться было проще, скоростные свойства Mercedes должны были оказаться в этих условиях выше. Стало ясно, что организаторы пробега ставят машины в неравные условия, желая получить лучшие результаты на немецком грузовике и впоследствии подписать контракт с фирмой Mercedes. Впослед-

песком оврагов «сжёг» сцепление и дальнейший путь продолжал на прицепе. На первый план выходили скоростные свойства машин, работа и надёжность подвески и всей ходовой части автомобилей при преодолении ими неровных участков местности. «Урал» показывал себя неплохо.

Если бы в пробеге участвовали только «Урал» и Mercedes, через 200 км его можно было бы и закончить. На этом расстоянии от Хартума начался участок увлажнённой местности, образовавшийся после разлива Белого Нила. На этом участке Mercedes и засел. Советские автомобили преодолели эту заболоченную часть пути самостоятельно, а Mercedes был извлечен «Уралом» из болота, и так на буксире добирался до твердой дороги. Эта же участь постигла и ЗИЛ-130, но ему было простительно как неполноприводному.

На второй день пути, когда еще никто из участ-

ствия, при неофициальном разговоре, это предположение подтвердил и переводчик, который неплохо относился к российским специалистам.

Необходимо было установить свои «правила игры». Кострикин попросил водителя двигаться не по дороге, чтобы не «плотать» пыль впереди идущих машин, а съехать с неё и двигаться по обочине – по кустарникам и редколесью африканской саванны. В таких условиях уже при хорошей видимости и при отсутствии помех от движущихся впереди грузовиков «Урал» быстро дог-

пробега не показывал признаков усталости, организаторы устроили привал. Немецкие представители попросили об этом, чтобы устранить вроде бы выявленные ими неполадки в топливной аппаратуре, которые сказывались на результатах не в пользу германского грузовика. Топливная аппаратура была

заменена, но скорость немецкого автомобиля не возросла.

Однако у суданских представителей ещё сохранялось предпочтение перед Mercedes. Тогда Павел Алексеевич, получив разрешение, сел за руль сам. От-

рыв уральского грузовика на финишах этапов пробега заметно возрос. А на одном из привалов представитель «УралАЗа» снял с нового, ещё не обкатанного двигателя ограничитель оборотов, и результаты стали ещё лучше. На пятый день пробега майор Осман тоже сел в кабину «Урала», чтобы лично понять поведение машины на дороге. Мнение об уральском грузовике изменилось.

Так, с «Уралом» во главе колонны шестидневный пробег по Судану (более чем 3000 километров) был закончен. Неполадок и неисправностей на миасской машине выявлено не было. Грузовики были отправлены на стоян-



ку. Началось ожидание официального документа о результатах пробега, о подписании контракта.

Несколько дней никаких сообщений от суданских представителей Министерства обороны не поступало. Незнание тяготило. Наконец пришло сообщение, что лучшие результаты «Урала» в пробеге подтверждены официально, и даже подписан контракт. Отсутствие сообщений о результатах пробега объяснялось очень просто – майор Осман получил повышение и был переведен из Хартума в столицу, где писал и согласовывал отчёт о пробеге и не торопился предоставить советской делегации результаты.

Павел Алексеевич Кострикин после пробега остался в Судане ещё на несколько меся-



цев для получения машин по заключённому контракту, их подготовки и для обучения местных водителей.

Так в обыкновенном, относительно не сложном, по современным представлениям пробеге произошло знакомство «Урала» с Африкой, которое не прерывается и сегодня.





СПОРТИВНЫЕ «ВОСЬМЕРКИ» ИЗ УКРАИНЫ

Александр ГОВОРУХА
Николаев (Украина)
e-mail: govor@aip.mk.ua



История автомоделизма, как и любая другая, содержит много белых пятен. Множество фирм в этой

евский «Новик», появившаяся в конце 80-х годов XX в., когда создавались планы разработки мастер-моделей как автомобильной и бронетанковой техники, так и авиационной. Постепенно приобреталось оборудование, привлекались к сотрудничеству лучшие моделисты.

Первым шагом фирмы стал выпуск декалей к автомобилям в масштабе 1:43. Было разработано и выпущено три вида декалей: номерные знаки, эмблемы учебных и гвардейских машин, отличительные знаки военных автомобилей транспортной группы, опознавательные щиты транспортных средств, перевозящих опасные грузы. Все это разместилось на трех листах размером 8х9 см каждый. Количество выпущенных декалей было не слишком велико, поэтому до настоящего времени сохранились лишь единичные экземпляры.

В конце 1994 и в начале 1995 г. фирма «Новик» приступила к выпуску моделей спортивных автомобилей ВАЗ-2108 «Лада Самара Т3» в двух вариантах исполнения под номерами 205 и 215. Модель под № 205 участвовала в ралли «Тунис», а под № 215 – в ралли «Paris-Alger-Dakar».

История появления этих моделей начинается немного раньше. В начале 90-х годов XX в их изго-

тавливалась в Севастополе фирма «Avers models». Даже в журнале «За рулем» об этом промелькнула небольшая заметка с фотографией. Сейчас уже трудно установить, какое количество моделей было сделано в Севастополе. Организовать массовый выпуск в Крыму не удалось из-за смерти владельца пресс-форм.

В 1994 г. в Севастополь приехали представители фирмы «Новик» и приобрели всю технологическую оснастку для изготовления моделей. Кроме пресс-форм в собственность фирмы перешло большое количество упаковочных коробок и декалей, которые решено было использовать для своей продукции.

С покупкой оснастки работа на фирме «Новик» оживилась, заработало оборудование. На сборку стали поступать комплекты деталей. (Детали моделей были спроектированы таким образом, что сборка



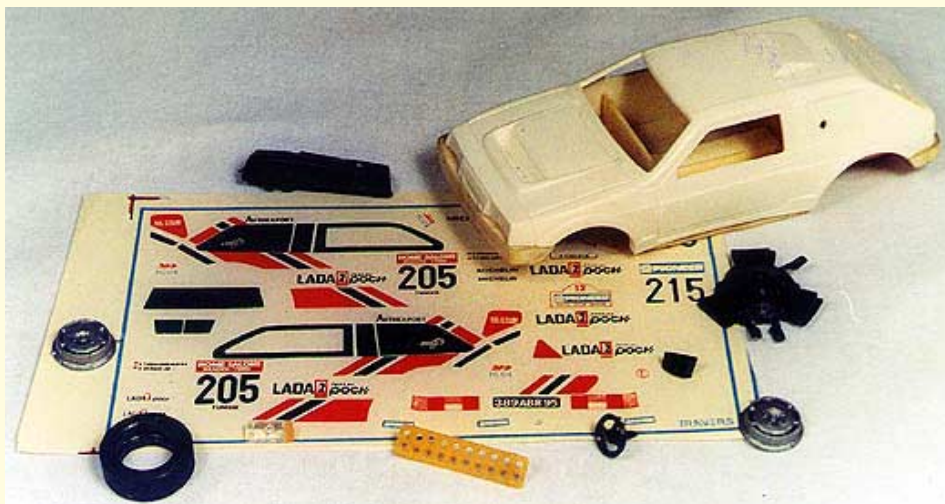
области то появлялось, то исчезало. Выпустив «N-е» количество моделей, они и не предполагали, что в своё время эти модели станут большой редкостью.

Одна из таких фирм – никола-



требовала только навыка работы с разогретым паяльником). Модели изготавливались из пластмассы, за исключением колес (они были резиновые). Модель под № 205 состояла из 38 деталей, а под № 215 – из 43. После сборки отдельные узлы моделей окрашивали, а затем наносили декаль.

Несмотря на собственный опыт в изготовлении декалей для моделей спортивных автомобилей ВАЗ-2108 «Лада Самара Т3» фирма «Новик» использовала декали, изготовленные только ростовской фирмой «Travers». Эти декали содержали в себе элементы окраски для двух вариантов автомобиля, раскраски



те необходимо обязательно упомянуть – это о наличии трёх вариантов дисков колёс, которые устанавливали на модели по усмотрению сборщиков.

Следует сказать, что фирма выпустила также большое количество наборов для самостоятельной сборки моделей. Специально для этих «КИТов» была раз-

работана инструкция по сборке и нанесению декалей.

Количество изготовленных фирмой «Новик» моделей, включая и «КИТы», исчисляется несколькими сотнями штук.

Несмотря на новизну и достаточно

2108 «Лада-Самара Т3» была незаслуженно отвергнута коллекционерами. Подержав в руках эту модель, многие принимали ее за игрушку и



задних фонарей и окантовки дверей, а также надписи и номера.

В отличие от модели № 205 модель № 215 имела увеличенный воз-



равнодушно проходили мимо.

Прорыва на модельный рынок не произошло. 1995 г. стал последним в истории существования фирмы «Новик». Производство было свернуто.

На этом можно было бы поставить точку, если бы не одно «но». Вся технологическая оснастка в целости и сохранности до сих пор находится в Николаеве. Может быть, прочитав эту статью, кто-нибудь ре-



духозаборник, расположенный на крыше, на котором с помощью специального кронштейна крепилось запасное колесо. Этими элементами в сущности и отличались модели друг от друга. Еще об одном момен-

низкую стоимость, модели не пользовались спросом у коллекционеров. Дебютиро-



вав на всероссийском слете, проходившем в Екатеринбурге осенью 1995 г., В А З -

шится возобновить производство этих удивительных машин. По всем интересующим вопросам просьба обращаться по адресу: novic95@ukr.net.



ГАЗ-42, газогенераторный
02732 ГАЗУМ (конверсия)
GAZ-42, gasifier truck
Conversion by RAZUM



ГАЗ-42, газогенераторный
01888 МП-43 (конверсия)
GAZ-42, gasifier truck
Conversion by MP-43



ГАЗ-42, газогенераторный
03678 Новосёлов (конверсия)
GAZ-42, gasifier truck
Conversion by Novoselov



ГАЗ-42М, газогенераторный
00356 Сальников (конверсия)
GAZ-42М, gasifier truck
Conversion by Salmikov



ДЗ-109В, бульдозер
00685 ГОДОПЕК
DZ-109B, bulldozer caterpillar with rippers
Manufactured by GODOPEK



ДЗ-109В, бульдозер
00685 50 лет ЧТЗ – Тантал
DZ-109B, bulldozer caterpillar with rippers
Manufactured by Tantal



ДЗ-117, бульдозер
03783 Бордингов (конверсия)
DZ-117, bulldozer caterpillar with rippers
Conversion by Bordingov



В10.02Е, бульдозер на базе трактора Т-170
05104 Промтрактор
В10.02Е, bulldozer caterpillar
Manufactured by Prontractor



Булдозерно-рыхлительный агрегат В10.02ЕН с
одноосевым рыхлителем на базе трактора Т-170
04960 Промтрактор
В10.02ЕН, bulldozer cateryllar with rippers
Manufactured by Promtraktor



Булдозерно-рыхлительный агрегат В10.02ЕР с
трексовым рыхлителем на базе трактора Т-170
06109 Промтрактор
В10.02ЕР, bulldozer cateryllar with rippers
Manufactured by Promtraktor



Погрузчик фронтальный П4.01.01 с одноосевым
рыхлителем на базе трактора Т-170
06122 Промтрактор
Р4.01.01, cateryllar bulldozer-loader with rippers
Manufactured by Promtraktor



Трубоукладчик ТР20.01.01
на базе трактора Т-170
06115 Промтрактор
ТР20.01.01, cateryllar ripeloader with rippers
Manufactured by Promtraktor



ГАЗ-42М, газогенераторный
00293 конверсия
GAZ-42M, gasifier truck
Conversion by pinkmow



ГАЗ-42М, газогенераторный
00993 Кіліпніз вувчлікі (конверсия)
GAZ-42M, gasifier truck
Conversion by Minimodels laboratory



ГАЗ-42М, газогенераторный
02896 Пересвет (конверсия)
GAZ-42M, gasifier truck
Conversion by Peresvet



ГАЗ-42М, газогенераторный
01916 МП-43 (конверсия)
GAZ-42M, gasifier truck
Conversion by MP-43





АСО-5(66)-90, автомобиль связи и освещения
05877 Уральский Сокол (конверсия)
ASO-5(66)-90, fire engine
Conversion by Uralsky Sokol
Фото В.Хабаров



АЦ-20(66)-99, цистерна пожарная
05879 Уральский Сокол (конверсия)
AC-20(66)-99, fire engine
Conversion by Uralsky Sokol
Фото В.Хабаров



АЦЛ-3(66)-147.01, цистерна пожарная лесная
05883 Уральский Сокол (конверсия)
ACL-3(66)-147.01, fire engine
Conversion by Uralsky Sokol
Фото В.Хабаров



АСО-8(66), автомобиль связи и освещения
02932 Скейл (конверсия)
ASO-8(66), fire engine
Conversion by Scale



ФИГУРКИ ФИРМА «МИНИКЛАССИК» (Запорожье)



ФИГУРКИ АРТЕЛЪ «УНИВЕРСАЛ» (Днепропетровск)



АДУ-120, автомобиль дымоудаления
00160. Лаборатория минимоделей (конверсия)
АДУ-120, firew engine
Conversion by Minimodels laboratory



АДУ-120, автомобиль дымоудаления
00555. Компания (конверсия)
АДУ-120, firew engine
Conversion by Companion



АДУ-60, автомобиль дымоудаления
00556. Компания (конверсия)
АДУ-60, firew engine
Conversion by Companion



АП-40(66)-184, цистерна пожарная
00841. Русская миниатюра
АС-40(66)-184, firew engine
Manufactured by Russkaya miniyura



АВТОМОБИЛИ СЕМЕЙСТВА «ТАВРИЯ»

(продолжение)

Николай МОРГУН, Анатолий АКИМОВ,
Полтава (Украина)



ЗАЗ-1102 «Таврия». Фото А.Шкаева



рудова-
ния со-
ответ-

ТАВРИЯ

ствует правилам ЕЭК ООН; ЗАЗ-1105 «Дана» с кузовом «универсал»; ЗАЗ-11057 с кузовом «пикап». Оригинальное решение нашли конструкторы для модели ЗАЗ-11024: вместо третьей (задней) двери установили крышку с увеличивающей объём кузова конфигурацией, и автомобиль без особых конструкторских изменений превратился в грузопассажирский. В процессе выпуска во внешний облик автомобиля постоянно вносили различные изменения, касающиеся формы фар, размещения боковых повторителей поворотов, передней решетки. Чёрная пластмассовая накладка, которая шла по всей боковине от ниши переднего колеса до задней части, то появлялась, то исчезала: на первых «Тавриях» она крепилась над продольной выштамповкой, а на более поздних – в ней. На «Таврии-Нова» появился аэродинамический спойлер под задним стеклом.

Модель автомобиля ЗАЗ-1102 «Таврия» (ALF)



телей поворотов, передней решетки. Чёрная пластмассовая накладка, которая шла по всей боковине от ниши переднего колеса до задней части, то появлялась, то исчезала: на первых «Тавриях» она крепилась над продольной выштамповкой, а на более поздних – в ней. На «Таврии-Нова» появился аэродинамический спойлер под задним стеклом.

Модель автомобиля ЗАЗ-1102 «Таврия» (конверсия)



1960-х гг. молодой главный конструктор «ЗАЗа» Владимир Петрович Стещенко собрал вокруг себя таких же, как он, энтузиастов – энергичных, умных, горящих неудержимым порывом создания своего нового автомобиля. Во внеурочное время в поисках и переделках, в бесконечных спорах и расчетах рождался новый, доселе неизвестный в нашей стране, переднеприводной с двигателем водяного охлаждения (новинка для «ЗАЗа») легковой автомобиль. Все трудились, не считаясь со временем, не жалея сил. Особый вклад в со-

здание автомобиля внес ведущий инженер-испытатель завода Иван Павлович Кошкин. Автомобиль был готов к выпуску в конце 70-х гг. XX в., когда он прошел испытания на полигоне НАМИ в г. Дмитрове (1 февраля – 15 августа 1978 г.), но разрешения на начало производства не последовало, так как первой в серию должна была пойти ВАЗовская «восьмерка».

Около десяти лет потребовалось, чтобы «Таврию» начали выпускать серийно. И все эти долгие годы В.П.Стещенко безуспешно боролся с бюрократической недальновидной партийно-руководящей верхушкой, желающей видеть первым советский переднеприводной автомобиль, выпущенный на территории РСФСР. Машины в конце концов запустили, онашла, как сейчас говорят, свою нишу, но время было упущено, а ведь «дорога ложка к обеду»...

Автомобиль задумывался как базовая модель для ряда модификаций: ЗАЗ-1102 «Таврия» с трёхдверным кузовом «хэтчбек»;



Модель автомобиля ЗАЗ-1102 «Таврия» (СЛИМКО)



ЗАЗ-1103 «Славута» с кузовом «лифтбек», который по жесткости, долговечности, уровню за-

щиты от ударов и безопасности. Менялась и панель приборов, улучшались сиденья, колесные диски. Слишком вдаваться в сравнение нет смысла, так как все вышеупомянутые модели находятся в эксплуатации и подробно описаны в литературе.

Сейчас проходят испытания созданные на базе «Таврии» микроавтобус и грузовой автомобиль.

Изготовлен также автомобиль с одной дверью слева и сзади и с двумя справа. Конструкторы работают над совершенствованием существующих автомобилей

ЗАЗ-1102 «Таврия». Фото Н.Моргун





ЗАЗ-110240. Фото Н.Моргун

и над новыми перспективными моделями.

Хочется верить, что коллектив завода переживёт тяжёлые финансовые передрыги и выпустит интересные, перспективные, соответствующие мировым стандартам автомобили.

DANA

Семейство автомобилей «Таврия»:

Трёхдверный хэтчбек ЗАЗ-1102 «Таврия» 1,1 и его модификации:

ЗАЗ-11021 «Таврия» с двигателем от ЗАЗ-2108;

ЗАЗ-110270 «Таврия» 1,1 для инвалидов с одной ногой;

ЗАЗ-110280 «Таврия» 1,1 для инвалидов без обеих ног.

Универсалы 1,1:

ЗАЗ-110240 – грузопассажирский;

ЗАЗ-110260 – грузовой;

ЗАЗ-11026030 – грузовой в экспортном исполнении.

Пикапы:

ЗАЗ-110550 с мягким тентом на каркасе 1,1;

ЗАЗ-11055030 с мягким тентом в экспортном исполнении 1,1;



ЗАЗ-1105 «Дана». Фото Н.Моргун

ЗАЗ-11022 «Таврия» улучшенной комплектации;

ЗАЗ-11020635 «Таврия», стандарт, 1,1;

ЗАЗ-11021635 «Таврия», люкс, 1,1;

ЗАЗ-110217 «Таврия», люкс, 1,2;

ЗАЗ-110557 с мягким тентом 1,2;

ЗАЗ-11055730 с мягким тентом в экспортном исполнении 1,2.

Фургон с пластиковой будкой ЗАЗ-11055751 1,1 и ЗАЗ-11055752 1,2

Модель автомобиля ЗАЗ-110240 (ALF). Фото Ю.Ионов



Модель автомобиля ЗАЗ-110260 (ALF)



Четырёхдверный лифтбек ЗАЗ-1103 «Славута».

Модель автомобиля ЗАЗ-1105 «Дана» (ALF)



В заключение хочется добавить, что ЗАЗ-1105 «Дана» с кузовом «универсал»; ЗАЗ-1105-50 – пикап с увеличенной колесной базой; ЗАЗ-1140 с двигателем «Застава-Юго» и рассчитанный на далекую перспективу ЗАЗ-1106 выпускаются в очень малых количествах.

Slavuta

На протяжении всего выпуска «Таврий» использовались разные двигатели. В таблице указано, на какие автомобили какие двигатели устанавливались, но это не значит, что на тех же моделях не могли

ЗАЗ-1103 «Славута». Фото Н. Моргун



ЗА3-11055751. Фото Н.Моргун



быть установлены другие силовые агрегаты. Проводились эксперименты с установкой других двигателей (например ВАЗ-2108, Citroen-2ЛС, BMW-600, Застава-Юго), но это не носило массовый харак-

не уместно, хотя надо признать, что в автомобиль «Таврия» с помощью корейских специалистов было внесено около 900 изменений, что отразилось и в названии автомобиля – «Таврия-Нова».

На «Таврии» была другая эмблема – значок в виде упрощенного ге-

TAVRIA NOVA

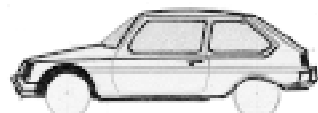
тер, так что возьмем эти сведения только на заметку, так сказать, для общего развития.

Конечно же все знают, что на заводе в Запорожье выпускаются корейские автомобили «Daewoo», но это не «наш» автомобиль и вести разговор о нем здесь

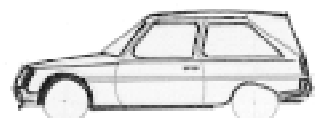


ЗА3-110206 «Таврия-Нова». Фото Н.Моргун

ЗА3-1102 «Таврия»



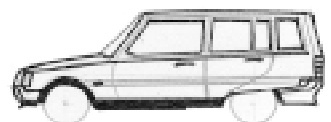
ЗА3-11024



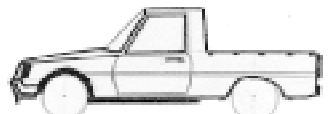
ЗА3-1103 «Славута»



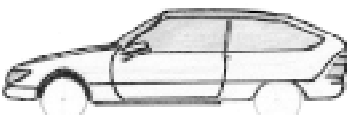
ЗА3-1105 «Дана»



ЗА3-11055



ЗА3-1106



ральдического щита с буквой «З» внутри. И даже «Таврия-Нова», которая на передней панели кузова несла новый знак – то ли изображение Днепровской волны, то ли частицу корейского значка, имела в своей основе отдаленно напоми-



Модель автомобиля ЗА3-11055 (ALF). Фото Н.Моргун



Модель автомобиля ЗА3-110240 (ALF)



ЗА3-1105509. Фото Н.Моргун



нающую букву «З». А вот на крышке багажника, как принято во всем мире, появились имена собственные: «Таврия», «Таврия-Нова», «Славута», «Дана».

Окончание в следующем номере

ZAZ-DAEWOO

Модель	Длина	Ширина	Высота	База	Колея колёс передних задних	Двигатель	Мощность	Шины	Годы выпуска
ЗА3-1102 «Таврия»	3708 86,2	1650 38,4	1410 32,8	2320 54,0	1340 30,6	1290 30,0	MeM3 245-20	51 R-13	1987
ЗА3-11024	3708	1554	1410	2320	1314	1306	MeM3	53 155/70 R-13	1990
Грузопассажирск.	86,2	36,1	32,8	54,0	30,6	30,4	245-20		
ЗА3-1103 «Славута»	3980	1554	1425	2320	1314	1306	MeM3	53 155/70 R-13	1998
	92,6	36,1	33,1	54,0	30,6	30,4	245-20		
ЗА3-1105 «Дана»	3825	1554	1453	2320	1314	1306	MeM3	56 155/70 R-13	1995
	89,0	36,1	33,8	54,0	30,6	30,4	245-20		
ЗА3-11055	3708	1554	1410	2320	1314	1306	MeM3	53 155/70 R-13	1996
Пикап	86,2	36,1	32,8	54,0	30,6	30,4	245-20		
ЗА3-110206	3708	1554	1410	2320	1314	1306	MeM3	53 155/70 R-13	1999
«Таврия-Нова»	86,2	36,1	32,8	54,0	30,6	30,4	245-20		



ЗА3-11055752. Фото Н.Моргун

«ЖЕЛТЫЕ ОТКРОВЕНИЯ» ИЗ МЮНХЕНА

*Рустэм ИСМАГИЛОВ,
фото Ивана Кулемова,
г. Минск (Белоруссия)*

Это предельно конкретный Citroen 2CV

Автомобильная тема волнует не только коллекционеров колёсных миниатюр. Художники разных мастей по-своему осмысливают эту тему и вносят свою лепту в создание моделей, кото-

рые творения находят путь к сердцам ценителей экстраординарного и юморного и с лёгкостью раскрывают их кошельки и рты для

Дорогую обивку этого «шеви» из далёких 50-х имитирует отождённая листовая медь

рые вряд ли можно назвать масштабными копиями. Несмотря на это, та-

кие творения находят путь к сердцам ценителей экстраординарного и юморного и с лёгкостью раскрывают их кошельки и рты для улыбок. На Франкфуртском автосалоне

А это — собирательный образ раллийного джипа

2001 г. группа немецких скульпторов, работающих с металлом в стиле техно-арт и скрывающих свои имена под названием фирмы «HINZ&KUNST», представила оригинальную экспозицию изделий сувенирного характера. Охват тем весьма широкий, в том числе двух-, четырёх- и более – колёсные средства передвижения. Материал этих «псевдомоделей» крайне бросовый, а технология изготовления ясна из представленных фотографий. Некоторые типы машин являются собирательными образами, другие, благодаря острохарактерным формам исходных прототипов – легко узнаваемы. Изюминка всех этих вещей заключена в том, что почти везде присутствует шаржированный образ человека из проволоки и крепежа, который как бы сам стал «чайкой» во всей этой механике, неотделимой её частью. Другой интересный момент – предельная аккуратность исполнения каждого элемента из жести, плавная, без заминов гибка проволоки и прутков всех композиций в сочетании с нарочито грубой пайкой или точечной сваркой. Впрочем, эти «блямбы» выполняют и декоративную роль – имитируют петли навески дверей, ручки, колёсные гайки.

Размер и масса моделей – немаленькие: от тридцати сантиметров в длину до метрового габарита в трёх измерениях. Соответственно вес – от килограмма до полуцента-нера. Предназначены такие «иг-

«Моторрадеры!» — излюбленная тема металлоскульпторов из Мюнхена

Один из дисплеев-стендов фирмы «HINZ&KUNST» на Франкфуртском автосалоне

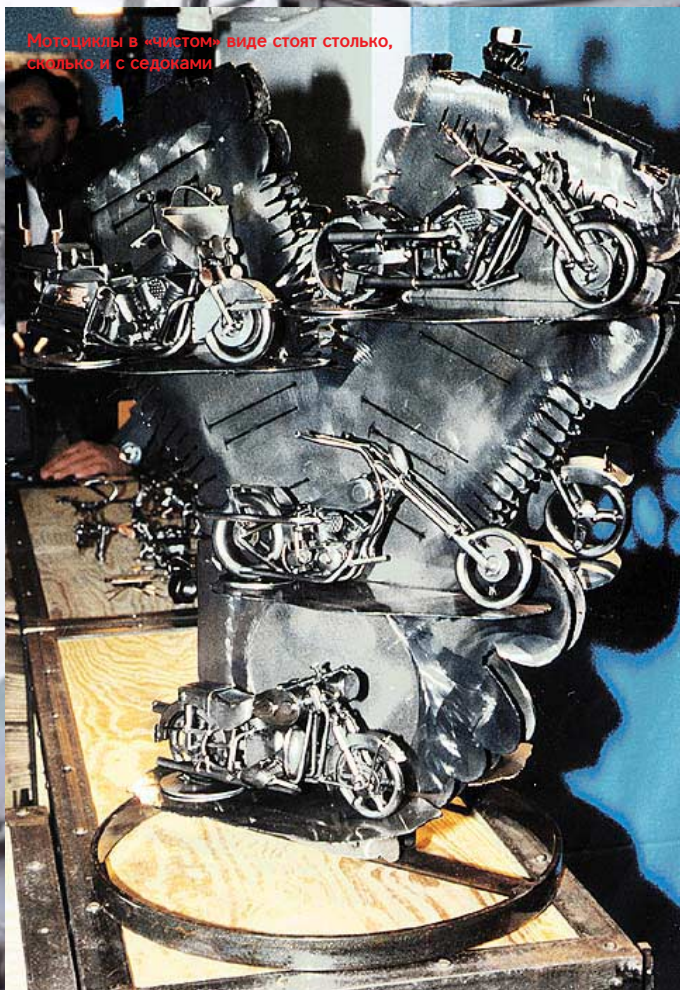


рушки» для украшения офисов. То, что нельзя разместить на столе или полке, может послужить «шоу-стоппером» в холле или даже на улице, перед входом на фирму. Ведь материал самых крупных изделий – нержавеющая сталь. Цена таких художественных безделушек весьма высока: от ста до тысячи дойчмарок. Впрочем, в каталоге фирмы есть и вещи подешевле, но они от-

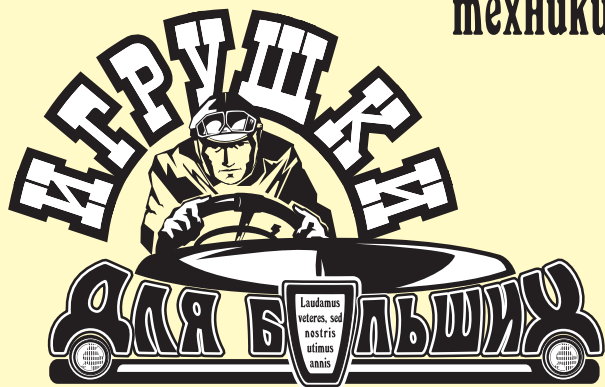
ношения к автотеме не имеют, а являются сувенирами с чисто утилитарным назначением. Это подставки под мобильники, бутылки с вином, книги, держатели туалетной бумаги. В этой роли обычно выступают «велосипедисты».

На отечественной почве такие модели тоже имеют право быть. Тот, кто возьмётся у нас изготавливать на продажу партию таких шаржированных копий отечественного автопрома, не прогадает. Во-первых, копийность будет гораздо выше из-за изначальной грубости и топорности отечественных прототипов. Во-вторых, надо успеть к следующему автосалону. Уж там-то ценители неординарного и экстрагантного всегда найдутся.

Мотоциклы в «чистом» виде стоят столько, сколько и с седоками



ЕЩЁ НЕ ПОЗДНО ПОДПИСАТЬСЯ НА 2002 ГОД на общероссийский популярный журнал по истории техники



2-й год издания, 64 полноцветные страницы

ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ:

Великие люди и легендарные машины. Мемуары и свидетельства современников. Самые интересные новости десятков российских клубов любителей авто-мотостарины. Спорные утверждения, гипотезы, исторические исследования. Фантастические разработки, смелые эксперименты, творения талантливых изобретателей, несбывшиеся надежды. Автомобили и мотоциклы на службе в армии. Разоблачение устойчивых мифов, легенд, фальсификаций. Большое количество уникальных архивных фотоматериалов. Боевые эпизоды в воспоминаниях ветеранов. Тематические подборки технических курьёзов из российской, советской и зарубежной прессы первой половины прошлого века. Объявления о продаже раритетных автомобилей с реальными ценами и фотографиями. Обзор рынка олдаймов. Практические советы по выбору и покупке. Подробности об уникальных машинах и перипетиях их судеб. Ежемесячно обновляемый календарь самых значительных событий мира для любителей старинной техники. Шоу, пробеги, ярмарки, парады. Уникальный цикл статей «Все автомусеи мира». «Шпионские» фотографии. Журналистские расследования. Практические приёмы реставрации от «гаражных» вариантов до непревзойдённых высот мастерства. Коллекционеры, собиратели, реставраторы - безвременно ушедшие и живущие с нами рядом. Знаменитые автопробеги с конца XIX века до наших дней. Современный любительский автоспорт. Стихи, посвящённые автомобилям, историческая проза, фантастика. Коллекционирование моделей-копий. История мирового автомобилестроения на письменном столе. Материалы о выдающихся машинах далёкого и недавнего прошлого, проиллюстрированные фотографиями их моделей. Обзоры книжных новинок на автомобильно-историческую тему, рецензии, комментарии. Читательские письма, дискуссии, обсуждения. Авторская рубрика сатирика Игоря Иртеньева, карикатуры.

ПОДПИСНЫЕ ИНДЕКСЫ:

80445 в Каталоге «Роспечать», цена номера 22 руб. при получении в ближайшем отделении связи.

40882 в Объединённом каталоге, цена номера 29 руб. с доставкой по домашнему адресу.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ: (095) 363-91-01.

Здравствуйте, уважаемая редакция!

Наконец-то решился написать Вам письмо после того, как прочитал статьи Михаила Петрова и Валерия Дмитриева в 7-м и 8-м номерах нашего журнала. Да, действительно, очень много опечаток встречается на его страницах. Но это не беда, ведь для того мы его и читаем, от корки до корки, чтобы поправить издателей, которые в дальнейшем могли бы избежать таких ошибок.

Хочу вернуться к каталогу, выходящему на страницах журнала, в частности, непосредственно к «веговским» ЗИЛам. Под № 02506 и 00660 в каталоге помещены модели ЗИЛ-169Г с прицепами ГKB-8328. В сущности, выпущавшиеся прицепы можно назвать «условными», так как они не похожи на своих реальных собратьев. Дело в том, что прицепы ГKB-8328 как челябинского, так и луганского производства имели односкатную ошиновку колес и шестибортовую грузовую платформу (задний откидной борт, передний глухой и по два откидных борта на левой и правой боковинах прицепа с разделительной средней стойкой (Справочник НИИ-АТ, 1994 г., с. 335–337). Да и размеры прицепа «веговского» производства приблизительно близки размерам выпускавшегося ранее в Ирбите прицепа ИАПЗ-754В. И даже если взять для сравнения из ранее выпускавшихся прицеп ГKB-817 также с шестибортовой платформой, то «веговцы» заимствовали у него только грязезащитные щитки – одинарные на передней оси и двусторонние на задней. Однако и в этом случае размеры не совпадают. Так что «веговский» прицеп можно считать «условным» или вообще «вымышленным». Шасси этого прицепа я использую при изготовлении бортовых прицепов СЗАП-83571 к автомобилям семейства КамАЗ.

Следует по каталогу дальше и остановимся на № 01849 ЗИЛ-4331 А.Голунцова и № 03379 Ю.Колыванова. Наверное, начну с модели А.Голунцова, так как она без тента и всё несоответствие оригиналу сразу бросается в глаза. База автомобиля у А.Голунцова, явно, осталась «веговской». Это четко видно на снимке. Кроме того, передний «глухой» борт ЗИЛ-4331 имеет скошенные верхние боковины. Ну и, конечно, бампер с блок-фарам, боковые замки капота и «ноздря»-воздухозаборник на капоте. У Ю.Колыванова внешний вид модели «подпортила» КамАЗовская бортовая платформа с тентом.

Рассмотрим № 02251: бортовой Я-3 («Скейл») с колёсами от Каменец-Подольских ЗИЛов – оригинальное решение! Непонятный уродец помещён справа от КамАЗ-4310 (№ 00013). Даже если признать в нём КамАЗ-5320, то данная модель, а точнее сказать, автомобиль, поступавший на вооружение как Советской Армии, так и Вооружённых Сил РФ, во-первых, никогда не имел за кабиной стойку с запасным колесом и инструментальным ящиком, и, во-вторых, никогда не комплектовался бортовой универсальной платформой с откидными бортами-скамейками и тентом с дугами от автомобиля КамАЗ-4310.

ЗИЛ-130 под № 02311 от «Микромоделей» из Екатеринбурга можно было бы и не вносить в каталог, так как его «оригинальная» бортовая платформа – это верх всякого кощунства и издевательства над оригиналом. Питерская конверсия МАЗ-500А под № 04096 привела меня просто в ужас. Кабина этого бедняги больше похожа на голову инопланетянина. И наконец, меня, человека военного, прослужившего 12 лет в Советской Армии, конверсионный МАЗ-500А с «КУНГом» (№ 00404) Чернецова просто шокировал! Да и ФИНОКОВские МАЗы не блещут оригинальностью из-за распиленных оконных проёмов и передка на МАЗ-500.

Ну и под занавес, о «крокодилах» – ЗИЛ-Лах семейств 133 и 133ГЯ. Всё бы ничего, да вот бортовые платформы от КамАЗ-53212 портят всю достоверность оригиналу (№ 00573, 00574, 01530 и 03337). Вместе с тем любо-дорого посмотреть на модели ЗИЛ-133ГЯ Мазина (Москва). Не знаю, согласятся ли со мной читатели жур-

нала, но я (пусть кто-то и посчитает меня консерватором) придерживаюсь такого мнения, что в каталоге должны помещаться фото только тех моделей, которые соответствуют оригиналу.

Пользуясь случаем, хочу обратиться к коллекционерам-КАМАЗовцам за консультацией или помощью. Как известно, казанский «Электрон» выпускает модель-копию сельскохозяйственного самосвала КамАЗ-55105. Где я только не копался в поисках сведений об этом автомобиле и его изображениях, но так ничего и не смог найти. Да и «живьём» я его не встречал, даже на выставках. Оригинальную самосвальную платформу КамАЗ-55105 я использовал для конверсионной модели самосвала КамАЗ-6517, выпускаемой компанией «Автомастер» из Набережных Челнов на шасси КамАЗ-53229-30. В связи с этим хочу предложить коллегам по увлечению на страницах нашего журнала делиться опытом изготовления и конверсионной переделки заводских моделей-копий. Наверное, каждый из нас найдет что-то новое для себя в советах более опытных мастеров, да и сам поделится своими секретами и находками, потому как для конверсионных переделок в нашем модельном разнообразии, можно сказать, непаханное поле. И эту пустующую нишу нужно постепенно заполнить недорогими, но довольно оригинальными копиями. Кто-то переделает копию сам, а кто-то воспользуется уже готовой моделью по обмену или за наличный расчёт. Главное, чтобы цена таких конверсий была в пределах разумного.

В завершение хочу пожелать всем удачи, а нашему любимому журналу – побольше страниц, многотиражности и «красочного процветания». Мы с нетерпением ждем каждого свежего номера!

С уважением,
Самутин Михаил Васильевич

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

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

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 – самоад-ресный конверт; К№ – номер по каталогу; М – масштаб; Ж – журнал; Б – брошюра; К – книга.

• Куплю Renault 16, VW Familiar (Донецк), FIAT 850 и другие фирмы Сихарули, Lola (Баку) и другие модели советского производства. Ерышев В. 460024, Оренбург, а/я 3003.

• Куплю КраЗы, ГАЗ-М20, ЛуАЗы, ГАЗ-3110, МАЗы, модификации ЗИЛ-Бычок или обменяю на другие модели. Кондратьев Ю. 644030, г. Омск, а/я 6333.

• Прошу откликнуться коллег, располагающих материалами по автомобилям ЯГ и ЯАЗ для обмена информацией. Просьба отправлять заказное письмо. Волчанецкий В. 69060, Украина, Запорожье, ул. Хлебная, д. 179А

• Хотел бы наладить переписку с опытными моделястами и коллекционерами. Лаптев О. Украина, 36000, г. Полтава, ул. РЛюксембург, д. 63, кв. 2

• Ищу иностранные модели пожарных автомобилей в М 1:43 или 1:50 в любом состоянии. Дьяков А. 236000, г. Калининград, а/я 603.

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ
ПРОДАМ
ОБМЕНЯЮ
РАЗНОЕ

☐
☐
☐
☐

Почтовый адрес _____

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



ГАЗ-39371 «Водник» с минометом (Пересвет)



ЗИЛ-111 (Техно)



Красный Путиловец Л-1 (Vector-Models)



V2-60, 61 РАФ-979/980 «Рица» (Vector-Models)



V2-69 Старт (Vector-Models)



ГолАЗ-4242 «Годзила» (Vector-Models)



V2-37 ГАЗ-61-417 с прицепом (Vector-Models)



V7-17 Berliet PLH Interurban (Vector-Models)



V2-38 ГАЗ-М1Г, газогенераторный (Vector-Models)



V2-42 ГАЗ-11-40 (Vector-Models)



V2-41 ГЛ-1 (Vector-Models)



V1-29 ЗИУ-5Д (Vector-Models)



V4-11 ТА-1, пригородный (Vector-Models)



V0-31 ЗИУ-6-2М (Vector-Models)



V7-97 Magirus Mercur NTW, пожарный (Vector-Models)



V7-88 Magirus Mercur GW2, пожарный (Vector-Models)



V7-93 Magirus Mercur GW1, пожарный (Vector-Models)

ЛОКОТРАНС

e-mail: lokotrans@iskra.stavropol.ru
www.lokotrans.narod.ru

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ,
 ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА
 355012, СТАВРОПОЛЬ, а/я 362, СЕРГЕЕВУ О.А.



65102 Toyota 200GT «You only live twice»



50101 M151 A1 «MUTT» utility Truck



01806 Inspector Morse Jaguar MkII & Diorama



US50103 M151 A1 «MUTT» recoilless rifle & trailer



02101 Mustang Mach I «Diamonds are forever»



05701 Mercedes Saloon «Octopussy»



28100 Mini Cooper (Revell)



28102 Porsche 911 Carrera 4 (Revell)



28101 Fiat 500 (Revell)



28103 BMW 507 (Revell)



28105 Audi A4 (Revell)



28104 Porsche 930 Turbo (Revell)



28106 Morgan Plus 4 (Revell)



28109 Ford Capri (Revell)



28108 BMW M1 (Revell)



28110 Alfa Romeo 156 (Revell)



28200 Plymouth Prowler «silver» (Revell)



28111 VW New Beetle (Revell)



28112 AC Cobra 427 (Revell)

Фотографии фирм-изготовителей

МОДЕЛИЗМ

Более 500 наименований моделей, литературы, аксессуаров, красок, декалей — в одном почтовом каталоге!

В «Моделизме» Вы найдете модельные новинки раньше, чем они появятся на прилавках.

ICM, SKI-F, Звезда, Italeri, Modelnost, Academy, Alan, Amodel, Восточный Экспресс, Mafex, ABB, BSC, Condor, Dragon.

Мы предлагаем: ФТД и траки из белого металла, расходные материалы, инструмент и 300 разных красок. Доступные цены.

Чтобы получить каталог — пришлите свой адрес. 125413, Москва, а/я 45. Телефон: (095) 453-02-28

КАТАЛОГ МОДЕЛЕЙ ЛОМО-АВМ

Редакция журнала по многочисленным просьбам читателей начинает публикацию каталога моделей, выпускаемых Санкт-Петербургской компанией «ЛОМО-АВМ». Названия моделей и их обозначения приводятся по прайс-листу фирмы.

РАЗДЕЛ I. ГРУЗОВИКИ



001-01 ЗИС-5. Грузовик (серый)



001-02 ЗИС-5. Грузовик (темно-серый)



002-01 ЗИС-5. Грузовик с тентом (хаки)



002-02 ЗИС-5. Грузовик с тентом (белый)



003-02 ЗИС-5. Грузовик с тентом. Надпись «Домой с Победой!» (хаки)



003-04 ЗИС-5. Грузовик с тентом. Надпись «Отстоим город Ленина!» (белый)



003-06 ЗИС-5. Грузовик с тентом санитарный (хаки)



005 ЗИС-5. Грузовик «Вермахт»



010 ЗИС-6. Грузовик трёхосный



010-01 ЗИС-6. Грузовик трёхосный с тентом



010-02 ЗИС-6. Грузовик трёхосный с тентом. Надпись «Тыл — Фронту!»



013 ЗИС-6. Грузовик трёхосный с полуприцепом



016 ЗИС-10. Тягач седельный с укороченным полуприцепом



017 ЗИС-10. Тягач седельный с полуприцепом



003-07 ЗИС-5. Грузовик с тентом санитарный (белый)



020 ЗИС-12. Грузовик длиннобортный с удлинённым кузовом



031 ЗИС-22. Грузовик полугусеничный с тентом



050 ЗИС-13. Грузовик газогенераторный



062 УралЗИС-21А. Грузовик газогенераторный



070 ЗИС-41. Грузовик газогенераторный



075 АМО-7. Седельный тягач



080-01 УралЗИС-352. Грузовик газогенераторный на базе ЗИС-5



090-01 ЗИС-5У. Грузовик учебный с двойной кабиной (ломаное крыло)



VOITURES MINIATURES DE COLLECTION

На пороге 1950-х годов французы получили свободу и автомобиль, иначе говоря, символические вехи XX века.

Фирма NOSTALGIE предлагает коллекционерам модели автомобилей французских фирм, позволяющие поместить в коллекции автомобили, которые будут напоминать Вам о Вашем детстве или детстве Ваших родителей.

Модели фирмы NOSTALGIE выполнены в масштабе 1:43 из металла. Они очень точно передают внешний вид оригинала, имеют детализированный интерьер и оригинальные цвета или оформление.

В планах фирмы NOSTALGIE много новых миниатюр, которые можно будет добавить в Вашу коллекцию.



2001