

# Автомобильный 5/2001 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



"ФЕНИКСЪ" ИЗ РИГИ



ПЕРВЫЕ УРАЛЬСКИЕ АВТОМОБИЛИ



"ФАНТАЗИЯ" ВАЛЕНТИНА САЗЫКИНА



# «ФЕНИКСЪ» из РИГИ



В Латвии находится несколько фирм, изготавливающих модели железнодорожной техники в самом распространенном среди коллекционеров масштабе Н0 (1:87).



В этой небольшой заметке я хочу рассказать об одной такой малоизвестной среди коллекционеров фирме с красивым названием «ФЕНИКСЪ». Фирма находится в Риге и расположена на территории бывшего одноименного завода.

Изготовление масштабных моделей железнодорожной техники (цистерн и автобусов) не является основным видом деятельности. Выпускаются они небольшими партиями и только по предварительным заказам, реализуются – в основном за пределами Латвии. Москвичи и петербуржцы имели возможность не только ознакомиться с этими моделями «живьем», но и приобрести их.

Наряду с моделями железнодорожной техники фирма «ФЕНИКСЪ» изготавливает и несколько моделей автомобилей в том же масштабе, которые могут

быть использованы при изготовлении диорам.

Предпочтение отдается изготовлению моделей автомобилей производства Горьковского автозавода. В ассортименте выпускаемой продукции – модели грузовых автомобилей ГАЗ-АА и ГАЗ-ААА с тентом и без него. Модели имеют съемный капот, под которым установлен макет двигателя, правда не слишком «навороченный». Но ведь известно, что и сам двигатель – рядная четверка тех лет не была слишком «обвешана» различными агрегатами. Справедливости ради необходимо отметить, что кабины обеих моделей не вполне соответствуют прототипу. Это объясняется прежде всего тем, что модель была пробной. В свое время фирма «ФЕНИКСЪ» приобрела формы для отливки этих моделей у какой-то безымянной рижской мастерской. Перед началом производства сотрудники «ФЕНИКС-Са» доработали диски колес и кузовы моделей. На фотографии изображена модель автомобиля ГАЗ-АА в первоначальном виде (еще до того, как была доработана фирмой «ФЕНИКСЪ»).

Затем появилась модель автомобиля ГАЗ-67Б, также выполненная в двух вариантах – с поднятым и со сложным тентом (Мне больше нравится модель со сложным тентом, т.к. это позволяет лучше рассмотреть салон модели автомобиля).

Потом была исполнена модель легкого плавающего танка Т-38 также изготавливавшегося Горьковским автозаводом с использовани-

ем узлов и агрегатов грузовых автомобилей ГАЗ. Модель «грешит» немасштабным выполнением как отдельных траков, так и гусениц в целом. Гусеницы выполнены методом фототравления, что позволило воспроизвести ее провисание между катками.

Следует отметить, что при изготовлении моделей используется литье из бронзовых сплавов для изготовления рам. Кузова моделей отливаются из смолы. Все это привело к удорожанию стоимости моделей (15-20 и более долл.).

Вслед за моделью Т-38 одновремен-



но увидели свет две модели санитарных автомобилей: ГАЗ-55 в двух вариантах окраски – военном (хаки) и гражданском, как в кинофильме «Кавказская пленница» и Opel.

Все модели фирмы имеют порядковый номер и отличную проработку деталей.



Надеюсь, что фирма «ФЕНИКСЪ» не остановится на достигнутом и мы увидим еще много моделей в ее исполнении.



# Автомобильный 5/2001 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ

Главный редактор  
**А.Шкаев**

Редакционный совет:  
**А.Говоруха (Николаев)**  
**Р.Исмаилов (Минск)**  
**Е.Прочко (Москва)**

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](http://www.RussianScaleModels.com)**  
**E-mail: [emc@cityline.ru](mailto:emc@cityline.ru)**

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

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

Подписной индекс журнала по объединенному каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ»  
**79742**

© Автомобильный моделизм, 5(11)

Тираж: 3000 экз.

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

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

© Model Cars. Russia, 2000

## СОДЕРЖАНИЕ

«Феникс» из Риги, 2-я стр.  
обл.

*И.Клочков*

Грузинские автомобили, 2  
*А.Говоруха*

Проколлекции от  
«Белавтопрома», 6  
*Р.Исмаилов*

Первые уральские автомобили, 9  
*В.Дмитриев*

Наша почта, 14

Отечественные новинки, 15

Зарубежные новинки, 16

«Фантазия» Сазыкина, 3-я стр.  
обл.

Музей на столе  
Каталог моделей отечественных  
автомобилей (вкладка)

## CONTENTS

«FENIKS» from Riga, 2nd cover  
page

*I.Klochkov*

Vehicles from Georgia, 2  
*A.Govorukha*

Plant models from Belavtoprom, 6  
*R.Ismailov*

First Ural vehicles, 9  
*V.Dmitriev*

Our Mail, 14

New Models from Russia, 15

New Models from Abroad, 16

«Fancy» of Sazykin, 3dr cover  
page

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

● **Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ»:**  
● по объединенному каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ». Индекс – 79742;  
● через редакцию журнала перечислением на расчетный счет издателя 240 руб.  
● (за полугодие). Отправка журнала – заказной бандеролью.  
● **Реквизиты издателя ЗАО «Центр экономики и маркетинга»:**  
● р/с 40702810738000130281 в Сбербанке России г. Москвы,  
● к/с 30101810400000000225, БИК 044525225, ИНН 7709034676.  
● Отдельные номера журнала можно приобрести в редакции или заказать по почте  
● (стоимость одного номера с пересылкой 40 руб).  
● **На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ:** <http://pressa.apr.ru/index/79742>  
● **В розницу журнал можно приобрести:**  
● **Москва:** «ХОББИ-ЦЕНТР» – Политехнический музей, подъезд № 1 (м. «Лубянка») «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  
● **Республика БЕЛАРУСЬ:** 220015, Минск, а/я 307. Исмаилову Р.С.  
● **Республика УКРАИНА:** 69006, Запорожье, Северное шоссе, д.5, кв. 1. Никифорову



# ГРУЗИНСКИЕ АВТОМОБИЛИ

(продолжение)

Александр ГОВОРУХА,  
Николаев (Украина)

Продолжая рассказ об автомобилях Кутаисского автозавода заметим, что к концу 1950-х гг. завод накопил большой опыт по производству автотехники. Специалисты предприятия разрабатывали совершенно новые образцы автомобилей, машины нового поколения. Так, в 1959 г. на заводе впервые в стране было разработа-



Седельный тягач КАЗ-608 с полуприцепом ОдАЗ-784)

мобили получили собственное имя «Колхида». Последующие образцы машин выпускались с немного видоизмененной ка-

получались путем разложения средней части спального места, так же, как в плацкартном вагоне на нижнем боковом месте. По неизвестным причинам (как часто это бывало в то время) производство грузовика было свернуто.

Седельный тягач **КАЗ-606** (1959–1961) имел просторную двухместную кабину со спальным местом. Между сиденьями в кабине размещался защитный кожух двигателя, обшитый снаружи мягкой тканью. Доступ к двигателю осуществлялся через откидывающуюся вперед кабину. Автомоби-

ль комплектовался двумя бензобаками по 105 л каждый и имел базу 2700 мм. Седельный тягач Кутаисского автозавода имел форсированный двигатель мощностью 109 л.с. В ходовой части тягача в основном были применены агрегаты от

Модель седельного тягача КАЗ-608 (Студия КАН)



Модель седельного тягача КАЗ-608 (ALF)



но и организовано производство автомобилей по схеме кабина над двигателем: двухосного пятитонного грузовика **КАЗ-605** и созданного на его базе седельного тягача, способного тянуть полуприцеп с полной массой до 10 т.

Первые опытные образцы на облицовке радиатора (в круге под наклоном) имели надписи «605» и «606». Капоты

былиной. Грузовая платформа автомобиля КАЗ-605 имела деревянный пол и металлические откидные борта. Максимальная скорость автомобиля составляла 75 км/ч. Благодаря большой площади остекления кабины, применению панорамных стекол обеспечивалась хорошая обзорность с места водителя. В кабине предус-

Бортовой грузовик КАЗ-605



Топливозаправщик ТЗ-2 на шасси КАЗ-608 (ALF)

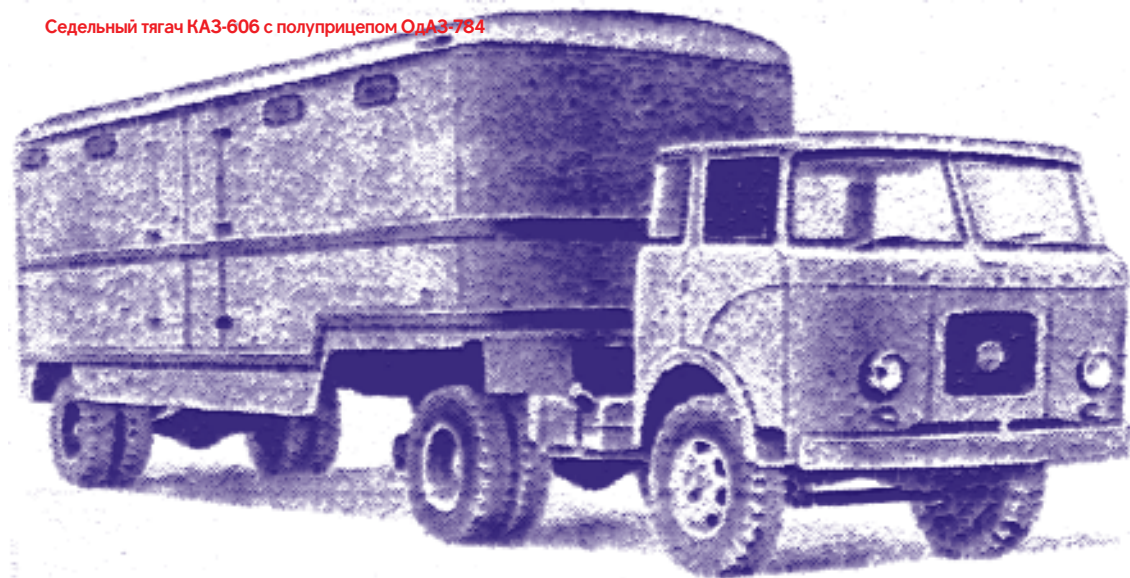
новых машин украшали написанные вязью буквы грузинского алфавита. Авто-

матривалось устройство четырех посадочных мест в два ряда. Сиденья второго ряда

ЗИЛ-164, в передней подвеске использовалась задняя основная рессора от ГАЗ-51А. Кроме того автомобиль был оборудован седельно-сцепным устройством и выводом к пневмосистеме и электрооборудованию прицепа.

В 1962 г. на смену КАЗ-606 пришла новая модель кутаисских автостроителей – **КАЗ-606А** с измененным внешним видом автомобиля: менялись форма облицовки радиатора и расположение головных фар и подфарников. В конструкции машины использовались детали от ЗИЛ-164А. Автомобиль выпускался до 1966 г.

Седельный тягач КАЗ-606 с полуприцепом ОдАЗ-784





Модель автомобиля КАЗ-605 (ALF)



В 1965 г. предприятие развернуло выпуск двухосных полуприцепов **КАЗ-717** с цельнометаллической бортовой платформой и тремя трехсекционными открывающимися бортами. Грузоподъемность полуприцепов составляла 11 500 кг, внутренние размеры платформы – 7500х2240 мм.

Из других полуприцепов, часто используемых с «Колхидами», следует от-

бегать более мощные седельные тягачи **КАЗ-608Б**. На них устанавливали двухступенчатые задние мосты, что в сочетании с пятиступенчатой коробкой передач позволяло водить автомобиль в самых различных дорожных условиях.

Модель самосвала КАЗ-ММЗ-555 (ALF)



метить **ОдАЗ-784** с безрамным цельнометаллическим клепаным кузовом с двумя двухстворчатыми дверями – сзади и с правой стороны.

В 1966 г. кутаисские седельные тягачи были переоборудованы в самосвалы. Выполнено это было Кировабадским производственным автотрестом. Для этой цели использовался кузов и механизм его подъема от ЗИЛ-ММЗ-555. Всего было изготовлено 16 таких автомобилей.

Очередной модернизации седельные тягачи подверглись в 1967 г. В результате форма кабины осталась без изменений, но облицовка радиатора переместилась в нижнюю часть кабины и была выполнена за одно целое с фарами. Дисковый стояночный тормоз заменили колодочным барабанного типа. Рулевое управление снабдили гидроусилителем. За счет смещения двигателя назад и вниз кабина стала просторнее. Сзади разместилось более удобное спальное место. База автомобиля увеличилась на 100 мм. Самой главной особенностью нового автомобиля стало использование элементов ходовой части и двигателя от ЗИЛ-130.

С 1968 г. по дорогам страны стали



Автомобиль-самосвал КАЗ-4530. 1977

прежнему называли «Колхидами». В начале новый тягач имел индекс **КАЗ-608** образца 1976 г. Затем, после изменения конфигурации окон дверей и подкрыл-

Автомобиль-самосвал КАЗ-4530. 1977



Шасси автомобилей КАЗ-608 также использовали при создании специализированного подвижного состава. Так, в начале 1970-х гг. для работы в аэропортах, были разработаны и построены топливозаправщики **АТ-2** и автолифты **АЛ-3**.

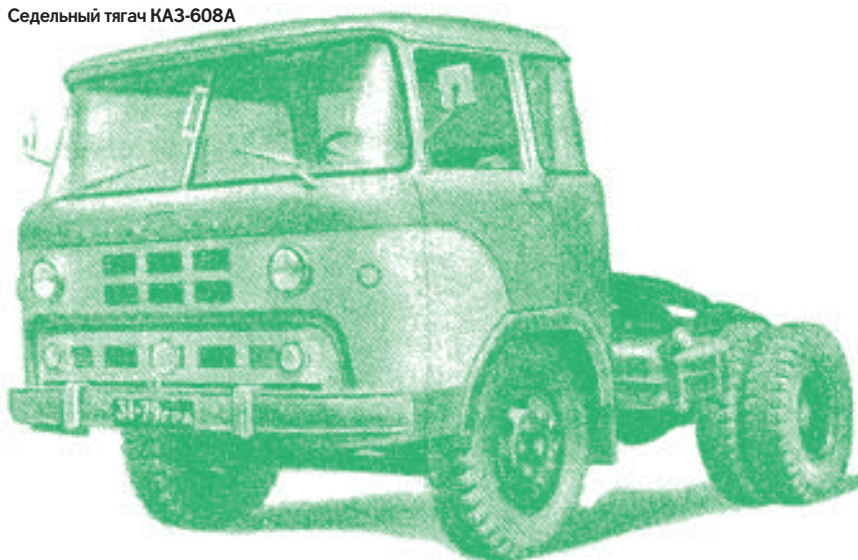
В 1976 г. изменили форму кабины автомобиля. Она приобрела менее округленный внешний вид, стала более похожа на те автомобили, которые до недавнего времени еще бегали по нашим дорогам. С передней части кабины исчезло нап

исанное в грузинском стиле слово «Колхида», появились три незатейливые буквы «КАЗ», растянутые во всю ширину передка. Но автомобили по-

ков передних колес (они стали трапецевидными), тягачу присвоили индекс **КАЗ-608В**. На него стали устанавливать двигатель ЗИЛ-130Я5. Масса перевозимого груза возросла до 15500 кг. Емкость каждого топливного бака была увеличена до 125 л. Запас хода автомобиля при средней скорости 40 км/ч составил более 700 км.

В свое время бытовало мнение, что этот автомобиль создавался специально для того, чтобы спускать с гор вино и хлопок. Однако тягач получил распростране-

Седельный тягач КАЗ-608А



Седелный тягач КАЗ-608В. Фото Л.Суславичюс



зданием опытных образцов велась. Так, в 1977 г. на ВДНХ в Москве был представлен автомобиль нового поколения – сельскохозяйственный самосвал-вездеход **КАЗ-4530** с заимствованной у КАЗ-608В кабиной (но без спального места) и рядом других деталей.



Седелный тягач КАЗ-608В. Фото А.Говоруха

новинку – автопоезд в составе полноприводного тягача **КАЗ-4430** и полуприцепа **КАЗ-9378**. На дверях этих машин под окнами можно было прочесть их историческое имя «Колхида». В начале 1980-х гг. конструкторским отделом завода совместно со специалистами из НАМИ был



Седелный тягач КАЗ-608В. Фото А.Говоруха

ние и на наших дорогах. Практически в каждом городе автопоезд с бортовым прицепом исправно нес трудовую вахту.

На заводе КАЗ-608В не имел других базовых модификаций, но работа над со-

Грузоподъемность нового автомобиля составила 5 т. Вместе с первым прообразом сельскохозяйственного самосвала конструкторы автозавода представили еще одну

Седелный тягач КАЗ-608В. Фото Л.Суславичюс



Модель седелного тягача КАЗ-608М (Студия КАН)



Модель седелного тягача КАЗ-608В (ALF)



Экспериментальный седелный тягач КАЗ-4430 с 2-осным бортовым полуприцепом КАЗ-9378. 1980-е гг.



предложен еще один сельскохозяйственный вездеход **КАЗ-4540** грузоподъемностью 6 т, который внешне от предшественника отличался количеством секций в боковинах бортов (5 – на КАЗ-4530 и 6 – на КАЗ-4540). Но дальше выставочных образцов дело не пошло. Завод по-прежнему продолжал выпускать КАЗ-608В, производство которых было свернуто в середине 1980-х гг.

«Сырая конструкция» автомобилей КАЗ-4530 и КАЗ-4540, отсутствие производственных мощностей по выпуску ведущих мостов отодвинуло появление сельскохозяйственного самосвала более чем на 5 лет.

Тем не менее на небольших авторемонтных предприятиях в настоящее время «Колхиды» пытаются все-таки модернизировать. Очень часто встречаются самосвалы с кузовом и гидравликой от ЗИЛ-ММЗ-4502.

Модели автомобилей «Колхида» КАЗ-605, КАЗ-608, КАЗ-608В и самосвала КАЗ-ММЗ-4502 выпускает в масштабе 1:43 украинская фирма ALF. Все модели имеют сквозную раму, изготовленную из армированной стальной проволокой смолы, на которой установлены кабина и сцепное устройство. «Обуты» модели в харьковскую резину, которая не нуждается в рекламе среди модельщиков. Кабины моделей металлические и по желанию заказчика могут быть сделаны опрокидывающимися.

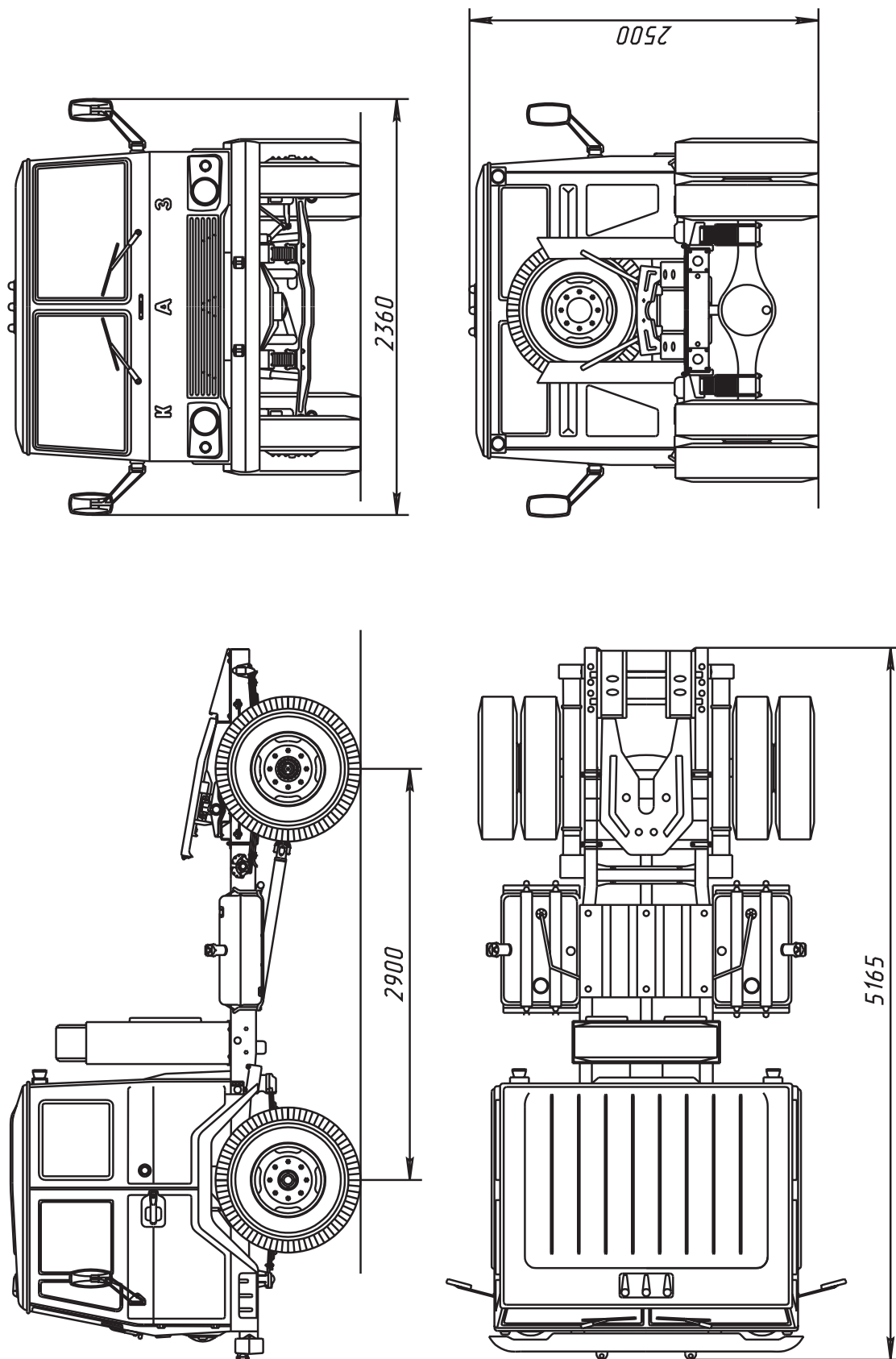
Окончание в следующем номере



Седельный тягач  
**КАЗ-60513**

МАСШТАБ 1:43

Чертеж выполнил А.Говоруха



# «ПРОКОЛЛЕКЦИИ» ОТ БЕЛАВТОПРОМА

Рустэм ИСМАГИЛОВ,  
Минск  
Фото автора

Модель автомобиля БелАЗ

Коллекционирование моделей автомобилей, выпускаемых промышленным способом, считается отрадой души частных лиц. Изготовление миниатюрных копий вручную – удел особо одаренных творческих натур. Но нередко созданием коллекционных моделей занимаются люди весьма далекие от коллекционирования, расценивающие подобную работу как рутинную. Да и выпуск таких единичных масштабных копий на автозаводах ведется отнюдь не «фабричным» способом. Здесь речь пойдет о выставочных моделях, зачастую

подход к рекламе своей продукции. Кроме натурных образцов на открытых площадках различных автовыставок, в павильонах, на стендах демонстрируются модели машин, находящиеся на конвейере, или перспективные разработки, готовые к запуску в серийное производство. Так как целевое назначение этих изделий сугубо узкое – продвижение на рынок основной продукции, то их можно назвать «промоделями», а их собрания по аналогии со словами «прототипы» и «промоушэн» «проколлекциями».

Необходимость введения новых терминов объясняется тем, что в 90% случаев упоминаемые «промоделели» не являются серийными образцами техники, а образцами, создаваемыми в единичных экземплярах. Однако заводы заинтересованы в получении заказов на расширение их выпуска. По способу, степени детализировки и методу отделки «промоделели» не соответствуют канонам традиционного моделизма, но это ничуть не умаляет значения «промоделелизма» как одной

отличных от классических «один к сотке трем» как по масштабу, так и по технологии производства.

из сторон деятельности автозаводов по поддержанию престижа своей марки.

Наиболее успешно и правильно работает на поприще создания «проколлекций» Минский завод колесных тягачей (МЗКТ). Предприятие имеет небольшую макетную мастерскую при УГК, но там делают толь-

ко полноразмерные макеты кабин для оценки эргономики рабочего места водителя. Модели в масштабе 1:43 МЗКТ заказывает Юрию Сиротко, о котором журнал писал в пятом номере за прошлый год. Солидная «проколлекция», насчитывающая уже около полусотни образцов, хранится в упакованном виде, в коммерческом отделе завода. Целиком она выставляется редко. На стенды выставок попадают только те образцы, которые соответствуют их тематике и дополняют «живые машины». На военные шоу вывозятся «промоделели» цвета хаки или песка аравийской пустыни, на гражданские – цивильная спецтехника остальной части спектра. Эти самые «правильные игрушки» являются предметом вождения любого коллекцио-

Модель автомобиля БелАЗ

Модель автомобиля БелАЗ

Модель фронтального погрузчика БелАЗ



тью 130 и 200 тонн и десятитонного погрузчика выполнены на этом заводе целиком из конструкторской стали, с обильным хромированием, чего нет в реальной жизни. В одной из «промоделей» даже шины выполнены из металла. Фрезерованные из моноблоков кузова, рамы, кабины не оставляют сомнений в предназначении этих изделий: прославлять непоколебимую надежность машин из города Жодино. Существенно повлиять на прочность «промоделей» может только прямое попадание снаряда из обедненного урана, равного им по массе, то есть не менее пяти килограмм.

Три образца насчитывает также «проколлекция» МоАЗа. Выполненные в масштабе 1:20 копии могилевских дорожно-строительных машин оставляют хорошее впечатление от тщательной проработки мелких деталей. Все подвижные части функционируют на полные углы, и даже работает подвеска. Реально выполнен протектор на резиновых покрышках. Но вот колесные диски излишне упрощены и хромированы, что придает им «легковой» вид. Несмотря на это упущение модельщиков с Мо-



Проколлекция МоАЗа в масштабе 1:20

Впервые на минской выставке «Автомеханика-2001» была представлена «проколлекция» одного из самых молодых предприятий – «Белкомунмаш» (БКМ). Кроме настоящих образцов городского транспорта, предприятие демонстрировало работу своих мастеров-модельщиков. Их изделия неравнозначны: более удались «промоделки» двух троллейбусов и трамвая в масштабе 1:20. Выполненные очень аккуратно, они привлекают большее внимание по-

машин от БКМ, выполненных в «гигантском» масштабе 1:10, больше всего удручают «слепые» окна и фары. В «промоделки» на шасси «Бычка» также несоизмеримы маленькие колеса, хотя сам облик кабины схвачен правильно. Как объяснил стендист, эти модели не предназначались для демонстрации на выставке, а служили на определенном этапе работы отработочными макетами. Их фото представлялись к заявке на промобразец изделия. В этом случае передача всех особенностей машин не требовалась. На выставку «пожарки» попали просто «до кучи».

Небольшое предприятие из Гомеля

«Сейсмотехника» представило на выставке три разномасштабных «промоделки» машин, предназначенных для геологоразведок. Виброустановки на шасси КраЗ и МЗКТ-65251 выполнены соответственно в масштабе 1:20 и 1:43, мобильная установка для ремонта скважин на шасси МЗКТ-80071 – в масштабе 1:25. Изготовлены они по весьма трудоемкой медницкой техно-

Модель буровой установки на шасси МЗКТ-80071 от «Сейсмотехники» в масштабе 1:25



Проколлекция БелАЗа в масштабе 1:43

АЗа, «промоделки» выглядят презентабельно и достойно.

сителей выставки, чем их прототипы, выставленные на улице. В процессе создания «промоделей» использовались почти все те же материалы, что и при постройке настоящих изделий: алюминий, декоративный пластик, обивочные ткани для сидений и интерьера. В промоделях пожарных

Модель автомобиля БелАЗ





Автопоезд будущего от МАЗа. Примерно в масштабе 1:50. Минск, "Автомеханика-2001".

ной. Но теперь нет СССР и многого того, что было связано с прославлением его индустриальной мощи.

Устаревший типаж «промоделей» перекочевал в заводские музеи трудовой славы, где они потихоньку покрываются пылью в ожидании отдельной статьи с описанием их конструктивно-исторических особенностей.

Ныне профильную продукцию двух крупнейших предприятий рекламируют серийные машины. Единственной «промоделью» МАЗ, мелькнувшей «черной

логии с большим числом станочных операций. Некоторые механизмы у буровой установки работоспособны. В целом все это выглядит неплохо, особенно впечатляет «бурилка» в «боевом

положении. Однако модели страдают блеклой и неаккуратной покраской. Модельщикам из «Сейсмостехники» есть над чем пора-



Пожарная цистерна на шасси МАЗа от «Белкомунмаш» в масштабе 1:10



Пожарная цистерна на шасси «Бычка» от «Белкомунмаш» в масштабе 1:10



Трамвай БКМ-Т1 в масштабе 1:20

ботать.

Только МАЗ и МТЗ к сожалению не представляют сейчас свои «проколлекции» на широкое обозрение. Но таковые у них имеются. Еще лет 15 назад колесные «Зуброносцы» и «Беларусы» украсили стенды ВДНХ БССР в Минске и аналогичные – в пер-

вопрестоль-молнией» на последней выставке был концепт автопоезда будущего. Возможно, летом этого года минчане и гости города увидят на предстоящих автошоу продолжение неофициального конкурса «проколлекций» Белорусских автопроизводителей.



Сочлененный троллейбус БКМ-333 в масштабе 1:20



Троллейбус БКМ в масштабе 1:20





ГАЗ-11-40, фаэтон. 1940  
00237 Уральский Сокол  
Phaeton open GAZ-11-40  
Manufactured by Uralsky Sokol



ГАЗ-11-40, фаэтон. 1940  
02544 АГД (Калининград)  
Phaeton open GAZ-11-40  
Manufactured by AGD



ГАЗ-11-40, фаэтон. 1940  
04797 с тентом – Вектор-модельс  
Phaeton closed GAZ-11-40  
Manufactured by Vector-Models



ГАЗ-11-40, фаэтон. 1940  
00519 Уральский Сокол  
Phaeton closed GAZ-11-40  
Manufactured by Uralsky Sokol



ЗИУ-5  
02361 Гусевы  
ZIU-5, trolleybus  
Manufactured by Gusev



ЗИУ-5Д. 1972  
03754 Визнер  
ZIU-5D, trolleybus  
Manufactured by Vizner



ЗИУ-7  
03702 Визнер  
ZIU-7, trolleybus  
Manufactured by Vizner



ЗИУ-9БОВА  
03714 Визнер  
ZIU-9BOA, trolleybus  
Manufactured by Vizner



ЗНУ-9БОВ  
08720 Визнер  
ЗНУ-8VOY, trolleybus  
Manufactured by Vizner



ЗНУ-9БОУ  
08717 Визнер  
ЗНУ-8VOO, trolleybus  
Manufactured by Vizner



ЗНУ-9Г  
08718 Визнер  
ЗНУ-8G, trolleybus  
Manufactured by Vizner



ЗНУ-9  
04796 ФИНОКО  
ЗНУ-8, trolleybus  
Manufactured by FINOKO



ГАЗ-11-73  
04648 Студия КАН  
ГАЗ-11-73, sedan  
Manufactured by KAN Studio



ГАЗ-11-73  
00520 Уральский Сокол  
ГАЗ-11-73, sedan  
Manufactured by Uralsky Sokol



ГАЗ-11-73  
04468 камуфлированный – Кинерия  
ГАЗ-11-73, camouflaged sedan  
Manufactured by Kineria



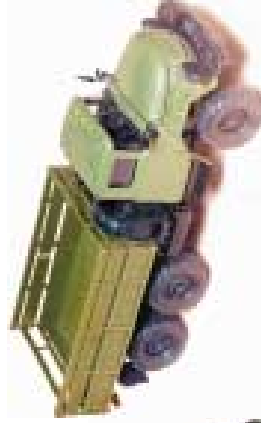
ГАЗ-11-73  
00621 Кинерия  
ГАЗ-11-73, sedan  
Manufactured by Kineria



ГАЗ-11-73  
00245 милиция – Уральский Сокол  
ГАЗ-11-73, police sedan  
Manufactured by Uralsky Sokol



ЗИЛ-131  
00005 ЭЛЕКОН  
ZIL-131, drop sided truck  
Manufactured by ELECON



ЗИЛ-131  
04445 Русская коллекция (конверсия)  
ZIL-131, drop sided truck  
Conversion by Russian Collection



ЗИЛ-131  
00680 с тентом – ЭЛЕКОН  
ZIL-131, drop sided canvas covered truck  
Manufactured by ELECON

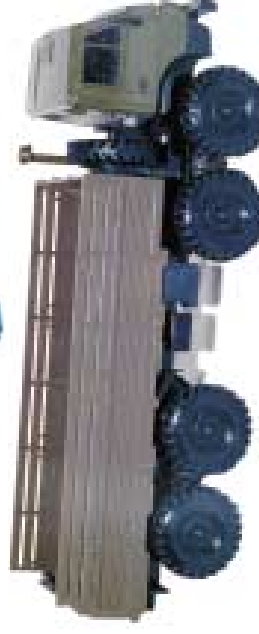


ЗИЛ-131  
04446 с тентом – Русская коллекция (конверсия)  
ZIL-131, drop sided canvas covered truck  
Conversion by Russian Collection



ЗИЛ-131  
01872 парадный – конверсия  
ZIL-131, parade drop sided canvas covered truck  
Conversion by unknown

Урал-5323-20  
00224 Петропавловск (конверсия)  
Ural-5323-20, all road truck  
Conversion by unknown



Урал-5323-20  
00123 Ковалев, Челябинск (конверсия)  
Ural-5323-20, all road truck  
Conversion by Kovalev (Tchelyabinsk)



Урал-5323-20  
03357 Кольманов, Москва (конверсия)  
Ural-5323-20, canvas covered all road truck  
Conversion by Kolymanov (Moscow)



ЗИЛ-131  
01921 ООН – ЭЛЕКОН  
ZIL-131, UN drop sided canvas covered truck  
Manufactured by ELECON



Урал-5323-20  
04070 ВИКО-модельс  
Ural-5323-20, canvas covered all road truck  
Conversion by VIKO-models



Урал-5323-20  
03823/03824 Мастерская Дмитриева (конверсия)  
Урал-5323-20, all road truck  
Conversion by Dmitriev Workshop



Урал-5323-20  
02211/03884 Мастерская Дмитриева (конверсия)  
Урал-5323-20, all road truck  
Conversion by Dmitriev Workshop



ЗИЛ-131Н  
03951 Магин  
ЗИЛ-131N, drop-sided truck  
Manufactured by Magin



ЗИЛ-131  
01325 Москва  
ЗИЛ-131, drop-sided truck  
Manufactured by unknown



Урал-5323-23  
03830/03829/04964 Промтрактор (Тельбинск)  
Урал-5323-23, all road truck  
Manufactured by Promtraktor (Tchelyabinsk)



ЗИЛ-131  
00543 Компания  
ЗИЛ-131, fire drop-sided truck  
Conversion by Companion



ЗИЛ-131  
04402 Романов (Старополю)  
ЗИЛ-131, repair drop-sided truck  
Conversion by Romanov (Staropoli)



# ПЕРВЫЕ УРАЛЬСКИЕ АВТОМОБИЛИ

(окончание)

Валерий ДМИТРИЕВ

(г. Миасс)

Фотографии из архива автора

Группа работников Конструкторско-экспериментального отдела у первого опытного образца УралЗИС модернизированного (1947)

8 июля 1944 г. с конвейера УралЗИСа сошел *первый* миасский автомобиль, который в начале выпуска внешне ничем не отличался от автомобилей московской и ульяновской сборки (различия видны были только в конструкции двигателя). Но известно, что в то время как московские, так и ульяновские машины комплектовались двигателями уральской сборки, о чем свидетельствует сохранившаяся на автомобилях заводская табличка как символ отличия.

Позже, по мере модернизации машин, различия стали более заметными: во-первых, по выштамповке на облицовке радиатора «УралЗИС», которая появилась при замене изношенных штампов, привезенных из Москвы и, во-вторых, по дверкам кабины – на ранних УралЗИСах и автомобилях Московского автозавода выпуска 1941–1945 гг. двери были обшиты рейкой-вагонкой. Более поздние выпуски автомобилей Уральского автозавода (до 1947 г.) также шли с обшитыми рейкой дверями, а затем выпускались только с брусчатым каркасом по периметру и фанерой внутри.

Такая конструкция дверей удешевляла сборку, да и при рассыхании деревянных деталей кабины образовывалось меньше щелей. Подобная конструкция дверей и кабины сохранялась в целом в массовом производстве вплоть до начала выпуска УралЗИС-355М, т.е. до 1958 г. Но и такая конструкция не спасала от сквозняков и мороза. И если в первый сезон эксплуатации еще было терпимо,

то затем кабина через щели рассохшихся деревянных деталей свободно проветривалась. Боковые борта платформы хотя и считались неоткидываемыми, но такая возможность была, т.е. откидные стойки на боковых бортах сохранялись: просто на переднем борту платформы не имелось запоров, а передний борт с боковыми соединялся уголком и болтами. С московского ЗИС-5В «перешла» конструкция крепления переднего борта досками, наложенными на болтах снаружи, которая сохранялась до 1947 г. Запасное колесо на бортовом автомобиле крепилось под полом платформы, в передней ее части с правой стороны в держателе, изготовленном из металлической полосы. На автомобилях под спецкомплектацию, например газогенераторных, фургонках, автобусах, запасное колесо крепилось в держателе под рамой за задним мостом.

Темпы выпуска автомобилей непрерывно наращивались, и 24 апреля 1945 г. был выпущен 5-тысячный автомобиль, а 26 октября 1946 г. – 10-тысячный.

В первые годы после Победы в конструкцию автомобиля стали возвращаться те узлы и детали, которые не устанавливались ради дешевизны и упрощения конструкции. В 1947 г. после такой модернизации, то есть с постепенным внедре-

нием тормозов на всех колесах, откидных бортов платформы, установкой второй фары, изменением конструкции дверей и т.д., автомобиль был переименован в ЗИС-5. Не «вернулись» на автомобиль штампованные округлые крылья. Штампы на них из Москвы даже не привозили, а своего мощного штампового хозяйства и опытных технологов по штамповке завод пока не имел.

В 1948–1949 гг. по плану, утвержденному в техническом управлении министерства ведутся работы по модернизации базовой модели завода. При уже начавшемся в Советском Союзе серийном выпуске ГАЗ-51 и ЗИС-150 грузовик ЗИС-5 Уральского автозавода перестал отвечать все возрастающим требованиям народного хозяйства. Ведется разработка модернизированного автомобиля с новой цельнометаллической кабиной. В 1948 г. на коллегии министерства автомобильной промышленности представляется

Модель пожарного автомобиля УралЗИС-ПМ-11 на шасси УралЗИС-5В (Губский)



Выход автомобилей с главного конвейера Уральского автозавода. 1946 г. Автомобили уже с двумя фарами, но без передних тормозов и брызговиков на платформе. Передний борт платформы укреплен досками



«модернизированный автомобиль УралЗИС». Так он проходил по всем документам. А поскольку в этот период конструкторы продолжали работы по совершенствованию выпускаемых двигателей (были разработаны и построены образцы двух модернизированных двигателей: для серийных автомобилей 87 л.с. и более мощный для автобусов и полноприводных автомобилей 108 л.с.), то на модернизированном грузовике, естественно, предполагалось применение этих форсированных двигателей двух мощностей. При сохраняющейся общей компоновке, грузоподъемности и базе автомобиль получает ряд принципиально новых узлов, в их числе и металлическую кабину на деревянном каркасе. Если сама кабина в

чие от ЗИС-5В в крыльях новой (округлой, обтекаемой) формы. Только они из всего предложенного по кабине конструкторско-экспериментальным отделом завода и были освоены в производстве. Конструкция и обтекаемость новых крыльев вроде-бы придавали более современные формы автомобилю. Округлые штампованные крылья были и на довоенных московских ЗИСах,

но на миасских ЗИСах очертания и конструкция крыльев были иные, более технологичные при штамповке и креплении на шасси. На этой модели стояла усиленная платформа; топливный бак перекочевал под платформу направо.

то не было, как и с более ранним образцом, из-за сложностей с освоением крупных штампованных деталей кабины. И опять часть узлов и агрегатов шасси этого опытного грузовика использовалась при модернизации серийно выпускаемого автомобиля.

По указанию министерства Уральским автозаводом был освоен наряду с автомобилем ЗИС-5 автомобиль **ЗИС-50** с задросселированным до 80 л.с. двигателем ЗИС-120 Московского автозавода им. Сталина. Внешних отличий от базового автомобиля он не имел.

Модель автокрана К-31 на шасси УралЗИС-5В (Голунцов, конверсия)



В феврале 1956 г. на заводе было начато производство модернизированного базового автомобиля **УралЗИС-355** с двигателем УралЗИС-355 мощностью 85 л.с (главный конструктор Куров, начальник лаборатории двигателей Цейслер, ведущий конструктор Фишбеин). Грузовик получил индекс опытного образца УралЗИС-355, но общим у них был двигатель и многое из узлов шасси. По индексу двигателя и был присвоен номер очередной базовой модели. По сравнению с автомобилем ЗИС-5 на УралЗИС-355 были применены многие узлы шасси с опытного УралЗИС-353. Но в очередной раз у завода не хватило собственных сил для освоения производства новой кабины и рамы. Да и в министерстве пока не предусматривалась модернизация завода и не планировались финансовых вливаний.

В 1955 г. началось поэтапное освоение в производстве нового автомобиля Урал-355М. На пер-

ЗИС-5 модернизированный. Автомобиль из ранних партий с гнутыми крыльями



Первый опытный образец УралЗИС модернизированный (на переднем плане) и ЗИС-5В Уральского ЗИСа. 1947 г.

силу компоновочных соображений еще и напоминала довоенную кабину ЗИС-5, то крылья, облицовка и капот получили новую, более современную форму. Однако в таком виде автомобиль, в связи с отсутствием необходимых производственных мощностей, в производство не пошел, но были внедрены многие его агрегаты и узлы. Автомобиль получает название **ЗИС-5 модернизированный** (как и опытной модели грузовика УралЗИС модернизированный). Основное его отли-

Работы по улучшению конструкции автомобиля продолжались. В 1950 г. прошли государственные испытания новой опытной модели грузовика УралЗИС-353 с близкой по дизайну к кабине ГАЗ-51, деревометаллической кабиной, измененной облицовкой радиатора и передними крыльями, а также с двигателем увеличенной мощности (до 85 л.с.), по индексу которого получил индекс и автомобиль. Но решения о постановке на производство этой машины в целом опять приня-

УралЗИС-355





вом этапе в июне 1957 г. был освоен выпуск новых двигателей УралЗИС-353В мощностью 95 л.с., которые с некоторыми изменениями были приспособлены для установки на находящемся в производстве УралЗИС-355. Автомобиль с этим двигателем, получивший наименование **УралЗИС-355В**, производился с выпуска первой партии в августе 1957 г. вплоть до начала выпуска УРАЛ-355М в 1958 г.

Двигатель УралЗИС-353 и его модификации довольно широко использовались не только автомобилестроителями. Он устанавливался на зерноуборочные комбайны, на различные стационарные установки типа компрессоров. Одна из модификаций двигателя УралЗИС-353И использовалась также как запчасть для автомобилей ЗИЛ-150 и ЗИЛ-164. В связи с этим в производстве Уральского автозавода он находился намного дольше базового автомобиля. Всего на УралАЗе было выпущено 1 708 420 двигателей (до 1 июня 1978 г.), в том числе за военные годы 77 813 шт.

Всего с 1944 по 1958 гг. Уральским

тор Д-141 и многое другое.

*Использованная литература:*

1. Двигатель Урал-353 и его модификации. – Челябинск: ЦБТИ, 1967.

2. Газета «Уральский автомобиль» // 1941–1997 гг.

3. Каталог запасных частей автомобилей ЗиС-5, УралЗиС-355, УралЗиС-355В и УралЗиС-355М. – М.: Машгиз, 1961.

4. Автомобиль ЗиС-5 модернизированный. Руководство по эксплуатации. – Москва-Свердловск: Машгиз, 1951.

5. Автомобиль ЗиС-5 модернизированный. Руководство по эксплуатации. – М.: Машгиз, 1954.

6. Автомобиль УралЗиС-355. Руководство по эксплуатации. – М.: Машгиз, 1957.

7. П.А.Фишбейн, Д.С.Бляхман. Конструктивные изменения и взаимозаменяемость узлов и деталей автомобилей ЗиС-5, УралЗиС-355, УралЗиС-355В и УралЗиС-355М. – М.: Автотрансиздат, 1961.

8. Краткий автомобильный справочник. 9-е издание. – Москва: ГНИИАТ, 1982.

9. А.В.Манин. Завод у подножия Ильмен. – Челябинск: Южно-

На Урал-ЗИС-355 помимо шин М-63 «Универсал» применяли и шины «Вездеход», которые значительно повысили проходимость автомобиля



уральское-книжное издательство, 1991.

10. Л.М.Шугуров. Автомобили России и СССР. ч. 1. – М.: ИЛБИ; ПРОСТРЭКС, 1993 .

11. Л.М.Шугуров. Автомобили России и СССР. ч. 2. – М.: ИЛБИ; ПРОСТРЭКС, 1994 .

Модель мусоровоза МС-1 на шасси УралЗИС-5В (Санкт-Петербург)



автозаводом было выпущено около 410 тыс. автомобилей модификаций ЗИС-5, УралЗИС-355 и УралЗИС-355В.

В послевоенные годы на базе модификаций ЗИС-5 Уральского автозавода сторонними предприятиями серийно выпускались различные специализированные автомобили, а именно: автомобили-мусоровозы МС-1 и МС-5, ассенизационный автомобиль АСМ, пожарный автомобиль ПМ-11, телескопическая автовышка, поливочный автомобиль со снегоочистительным оборудованием ПМ-6 и МПМ-2, снегопогрузчик С-3, роторный снегоочиститель РС-4, автокраны К-31 и АК-11, автокомпрессор КС-200, автогудрона-



УралЗИС-355 на Московском автосалоне. Август 2000 г.

#### Основные характеристики серийных автомобилей УралЗиС производства 1940–1950-х гг.

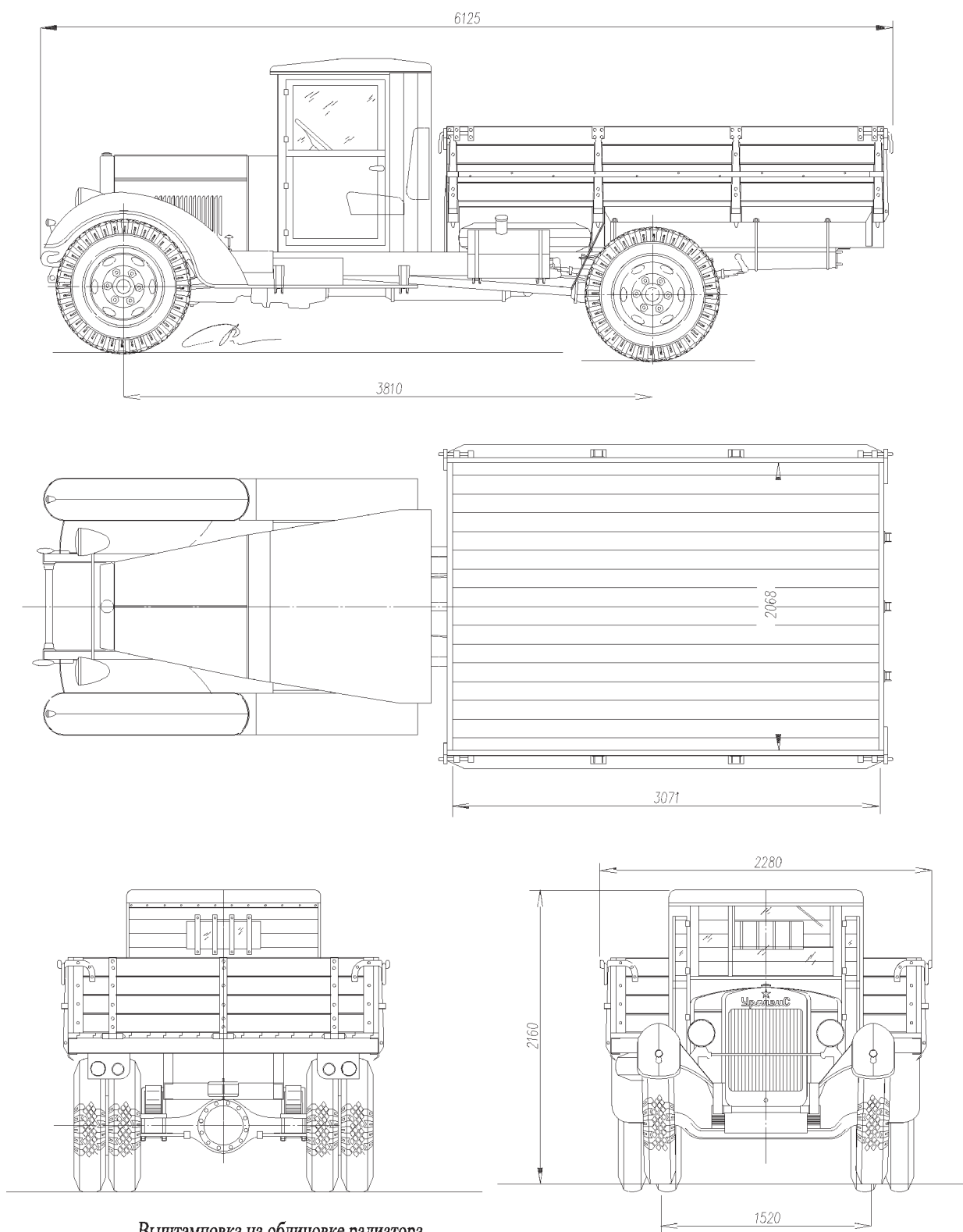
Технические параметры	ЗиС-5В (1944–47)	ЗиС-5 (1949–56)	ЗиС-5М (1956–57)	УралЗиС-355 (1956–57)	УралЗиС-355В (1957–58)
Грузоподъемность, кг		3000			
Габаритные размеры, мм: длина ширина		6060 2235		6125 2280	
Высота (по кабине без груза), мм		2160			
База (расстояние между осями передних и задних колес), мм		3810			
Колея, мм: передних колес		1545		1520	
задних колес (между серединами двойных скатов)		1675			
Просвет (при полной нагрузке), мм: под передней осью под задним мостом		295 250			
Наименьший радиус поворота по колее переднего наружного колеса, м		8,6			
Наибольшая скорость, км/ч		60		70	
Контрольный расход топлива на 100 км, л.		29		27	
Вес автомобиля, кг: в снаряженном состоянии с полной нагрузкой	3050 6190	3100 6240		3150 6300	
Двигатель модели	ЗиС-5М			Урал-355	Урал-353В
Рабочий объем цилиндров, л.		5.55			
Номинал. мощность двигателя, л.с.		76		85	95
Шины		34x7	210–20		

Мотор Урал-353 — последняя модификация легендарной «трехтонки» мощностью 95 л.с.



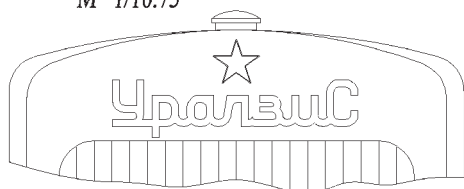
# Бортовой автомобиль УралЗиС-355

Годы выпуска 1956-1957



Выштамповка на облицовке радиатора.

М 1/10.75



1000 0 500 1000

М 1/43 Дмитрий В.В. 2001





Официальное  
мэроприятие  
Правительства  
Москвы

Пятый Московский Международный  
автомобильный фестиваль

6-8 июля. Москва, аэродром Тушино

# ЭКЗОТИКА'2001

Уважаемые участники и гости Экзотики!

Поздн четыре фестиваля, которые мы уже организовали и провели вместе с Вами, и надемся, что неспло. Конечно, были и ошибки, и просчеты, и даже обиды, но согласитесь, что все плоое быстро забывается, а хорошее остается в памяти навсегда.

И нам очень бы хотелось провести пятый фестиваль, максимально учитывая все Ваши пожелания. Для нас очень важно знать Ваше мнение.

Для того, чтобы Вы смогли высказать все Ваши просьбы, замечания и предложения по организации и проведению фестиваля, мы приглашаем Вас посетить конференцию на нашем сайте

[www.autoexotica.ru](http://www.autoexotica.ru)

Мы постараемся по возможности ответить всем.

Заранее благодарим за помощь и поддержку!

Оргкомитет фестиваля.

Тел/факс в Москве: (095) 969-4568 «Экзотика»  
в Нижнем Новгороде: (8312) 35-24-05 «Биржа плюс Авто»  
e-mail: [exotica@hotmail.ru](mailto:exotica@hotmail.ru) или [exotic\\_care@mail.ru](mailto:exotic_care@mail.ru)



Быть здоровым - это современно!  
Иметь оригинальное хобби - это модно!

## досуг и хобби

[www.hobbyexpo.ru](http://www.hobbyexpo.ru)

2001

РОССИЯ, МОСКВА,  
КВЦ "СОКОЛЬНИКИ"  
20-24 СЕНТЯБРЯ

Международная выставка товаров и услуг  
для популярного, активного, элитного и  
экстремального видов отдыха и хобби.

Вы должны участвовать в нашей выставке!

ОРГАНИЗАТОР:

**СОКОЛЬНИКИ**

информационная  
поддержка:

www.hobbyexpo.ru  
Автомобильный  
МОСКВИЧ

К участию в выставке приглашаются  
производители товаров и услуг для  
традиционных, элитных, экстремальных  
видов спорта, туризма, отдыха и хобби

Директор выставки - Любовь Петровна Архипова

Тел/факс: (095) 268-7605, 268-7603

Адрес: Россия, 107113, Москва,

Сокольнический вал, 1, павильон 4

Факс: (095) 268-0891

e-mail: [arhipova@exposokol.ru](mailto:arhipova@exposokol.ru)

<http://www.exposokol.ru>

## Так завышены ли цены на российские модели?

Признаюсь, германский рынок моделей 1:43 знаю плохо. Не тот масштаб, мне милее маленькие модели, то бишь 1:87. А вот их цена вовсе не радует. Так, например, самосвалчик от «Brekina» стоит 24 марки, а какой-нибудь автопоезд – все 39. Даже маленький Volkswagen Beetle в зависимости от исполнения оценен в 15–17 марок, изделия фирмы «Негра» и того дороже: фирменно окрашенные автопоезда стоят – от 79 до 99 марок. Так что 200 марок за отличную модель ЗИЛ-131 – разве это много?

Достаточно высока цена на модели (61,4 марки за изделие), выполненные в масштабе 1:43. Это относится и к изделиям фирмы «Corgi», ее двум фургончикам пятидесятых годов Peugeot D3A и Renault в раскраске «Michelin». Причем модели простенькие: ничего не открывается, разъемы проработаны плохо, колеса пластиковые, на днище лишь схематически изображено шасси.

Другой крупный производитель «Schuco», представляющий целую гамму грузовиков послевоенных лет (здесь уже деталеровка лучше, но опять же с «Элеконом» не сравнить) назначает единую цену – 89,9 марок. Вот так – скажет Stanislaw Kirilez – в два раза дешевле, что и требовалось доказать. Несогаден! Сам же герр Kirilez пишет, что моделей «Made in USSR» 1:43 в Германию поступает мало. Значит модели достаточно редки. Теперь посмотрим на цены моделей не массового производства от «Siku» или «Schuco», а малосерийного из белого металла, что вы-

пускает «Brooklin Models» или «Western Models». Это модели американских легковых автомобилей сороковых-пятидесятых годов. Стоимость их – от 119 до 185 долларов, причем модели изысканные лишь издали, а посмотришь, взяв в руку, – толстые стойки, «слепые» фары, ни одной открывающейся дверки или капота. Согласитесь, такие хоть и красивые модели технически

проще Mercedes Benz L6600 Bundeswehr «электрон», тем более грузовых вездеходов, но стоят ничуть не дешевле. Так завышены ли цены российских моделей? Под конец еще одно – если когонибудь испугало упоминание в Büssing 8000 Planer Art.-Nr. 003041 (4.Quartal) 89,90 в письме герра S. Kirilez непонятное название автомобиля «Ehm-A-Ehn», то успокойтесь! Это всего-навсего «MAN» (по-русски – МАН) и ничего больше...

Schuco® 1:43

 <b>Mercedes Benz L6600 Bundeswehr</b> Art.-Nr. 003013 (3.Quartal) <b>89,90</b>	 <b>Esso Krupp Titan, Tanklastwagen rot,</b> Art.-Nr. 003022 (3.Quartal) <b>89,90</b>
 <b>Büssing 8000 Planer</b> Art.-Nr. 003041 (4.Quartal) <b>89,90</b>	
 <b>Opel Blitz S. 3t Pritschenwagen</b> Art.-Nr. 003051 (4.Quartal) <b>89,90</b>	 <b>Mercedes Benz L6600 Tankwagen „BP“</b> Art.-Nr. 003004 (3.Quartal) <b>89,90</b>
 <b>Mercedes Benz L6600 mit Anhänger</b> Art.-Nr. 003015 (4.Quartal) <b>139,90</b>	

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

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

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

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

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

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

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

• Куплю модели Matchbox серии Models of Yesteryear, журналы «Мотор» за II полугодие 1999 г. или обменяю. 692900, Приморский край, г. Находка-10, а/я 81. Кусин С.Е.

- Куплю книгу Л.М.Шугурова «Автомобили России и СССР», том 3 и модель ГАЗ-69 (Херсон). 163009, г. Архангельск, ул. Некрасова, д. 2, кв. 40. Суворов Д.
- Куплю модели фирм Corgi Toys, Matchbox, Norev и Road Legends (M1:18). 350011, г. Краснодар, ул. Айвазовского, д. 53. Тел. (8612) 33-40-00. Толяков В.Н.

- Меняю модели 1/87 из Риги на модели советской техники в 1/43 и 1/87. Игорь Ключков. а/я 163, Riga, LV-1055, Latvija

### БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Отметьте нужную рубрику:
 

КУПЛЮ

ПРОДАМ

ОБМЕНЯЮ

РАЗНОЕ

☐  
☐  
☐  
☐

Почтовый адрес \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

14



# ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ НОВИНКИ



Урал-6361 Триал-2000.  
Мастерская Дмитриева (конверсия)



Урал-4320-31 с локальным бронированием  
кабины, чеченский вариант, горно-пустынный  
камуфляж. Мастерская Дмитриева (конверсия)



Урал-4320-01 с локальным бронированием  
кабины, чеченский вариант. Мастерская  
Дмитриева (конверсия)



УралЗИС-352. Мастерская Дмитриева



Экскаватор ЕА-17 на шасси Урал-4320-10.  
Мастерская Дмитриева (конверсия)



Автобус специальный НефАЗ-42116 на шасси  
Урал-43206. Мастерская Дмитриева (конверсия)



Погрузчик фронтальный П4.04.01 на базе  
трактора Т-170. Промтрактор



Цистерна пожарная АПП-5/6-40(43101).  
Мастерская Дмитриева (конверсия)



Урал-4320 Триал-2000.  
Мастерская Дмитриева (конверсия)



ГАЗ-13В, санитарный. Скейл (конверсия)



ГАЗ-310232 «Волга», санитарный.  
Миниград (конверсия)



ГАЗ-3102 «Волга». Миниград (конверсия)



ПАЗ-672, первый вариант. ФИОКО



ЗИС-5 с пулеметом 12.7 ДШК.  
МиниКлассик



Автокран АК-3 на шасси ЗИС-6.  
МиниКлассик

## ЛОКОТРАНС

e-mail: [lokotrans@iskra.stavropol.ru](mailto:lokotrans@iskra.stavropol.ru)  
[www.lokotrans.narod.ru](http://www.lokotrans.narod.ru)

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



# ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



BK18A Packard Super Clipper (1947).  
Broolkin Models England



BK66 Packard Patrician (1956).  
Broolkin Models England



BK74 Cadillac 62 Convertible (1947).  
Broolkin Models England



US18 Crosley Super Station Wagon (1951).  
Broolkin Models England



WM39 Ford Woodie. Western Models



003032 Esso Krupp Titan, Tanklastwagen rot.  
Schuco



BK421 Ford F-1 «Speedy Alka Seltzer» (1952).  
Broolkin Models England



BK68 Chevrolet Bel Air Hardtop (1954).  
Broolkin Models England



BK78 Stout Scarab. Broolkin Models England



USA34 Chrysler Town & Country (1948).  
Motor City



003004 Mercedes Benz L6600 Tankwagen «BP».  
Schuco



003051 Opel Blitz S, 3t Pritschenwagen.  
Schuco



BK58 Ford Falcon Sprint (1963)..  
Broolkin Models England



BK69-65 Mercury Sportsman (1946) with Wesley  
Slumbercoach (1947). Broolkin Models England



US14S Studebaker Coupe Express (1937).  
Broolkin Models England



WM55 Checker Cab NY. Western Models



003013 Mercedes Benz L6600 Bundeswehr.  
Schuco



003041 Bussing 8000 Planerwagen.  
Schuco

Фотографии фирм-производителей

## 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.

ИСМ, СКЛФ, Звезда, Italeri, Моделитет, Academy, Alan, Amodel, Восточный Экспресс, Макет, AER, ВЭС, 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



# «ФАНТАЗИЯ» САЗЫКИНА

С Валентином Михайловичем мы встретились у него дома в канун Дня Победы. Он показал поздравительное письмо от Путина и тут же посетовал, мол, лучше бы президент вместо открытки рубликов сто подкинул. Впрочем, не забыл ветерана и на том спасибо.

Сазыкин ушел на фронт в 16 лет. Попал рулевым на морской охотник. Воевал, а затем служил срочную на Балтике с 1943 по 1951 год. Награжден многими медалями. На одной из фотографий ветеран запечатлен при всех своих регалиях в парке Горького. А на заднем плане немецкий Opel Super.



– Валентин Михайлович, Ваш?

– Мой, но сначала был мотороллер. Позже решил купить мотоцикл, старый подержанный DKV. Когда подрос сын, то приобрел и коляску. Семь лет на нем катались. Пацан можно сказать у меня в той коляске и вырос. А потом оче-

Ф-15. Видимо любовь к железу передалась по наследству. Я всю жизнь интересовался техникой и морской, и авиационной, но больше всего автомобильной.

– А как началось коллекционирование моделей?

– Что касается моделей, то это сын.

Игрушек таких, как сегодня в то время не было. Я и начал делать ему машинки всякие, пару танков смастерил. А потом и моторчики к ним приладил. Сын долго ими играл, в результате доигрался – стал водителем-профессионалом.

– А Вы кем работали?

– После войны и до недавнего вре-

Cord 812



редь дошла до машины. Года три ее делал.

– Запчасти-то где брали? Как ни крути, иномарка...

– Да там от немецкой машины кузов только один и остался. А все остальное наше. Ходовая от «Волги», двигатель «Победовский». Машина бежит до сих пор, но выезжаю на ней редко. Очень дорогой бензин для пенсионера. Раньше ведь он стоил 7 копеек за литр. Теперь один раз в год, аккуратно на День Победы и вывожу ее в свет. Ничего – бежит. «Прокашляется» сначала как слезает от пыли, а потом хоть куда.

– У Вас, наверное, талант к механике?



Bugatti 50T

мени токарем на электроламповом заводе. Поэтому сделать микро автомобильчик для меня труда не составляло.

– Но Ваши модели отличаются от обычных.

– Да, они цельнометаллические.

– Почему так получилось?

– Дело в том, что лить формы я не

ден, все лишнее и вот вам модель. В то время было много дюралевых отходов. Обрезки из цветного металла ящиками выбрасывали. Вот я и подумал, ну чего добру пропадать.

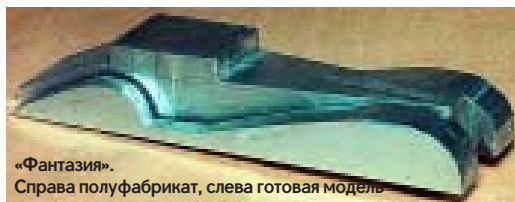
– И первую модель Вы сделали как игрушку для сына?

– Нет, мы сначала с ним начали кол-



Tempo G1200

лекционировать готовые. Потом посмотрел – ничего особенного, кто-то ведь делает, – чем я хуже. Одну попробовал выточить, а дальше пошло-поехало. Прикупил литературы всякой (показывает рукой на шкаф плотно уставленный журналами, книгами и энциклопедиями). Это все про автомобили... Мне всегда хотелось сделать такую машину,



«Фантазия». Справа полуфабрикат, слева готовая модель



– Отец был шофером. У него права с 24 года. Я с ним ездил еще на АМО

умею, а как токарю самое простое было взять болванку, отсечь, как сказал Ро-



Mercedes G4W31



Mercedes G4W31. Фото из архива Л.Сусливчиуса



Voisin C14

чтобы ни у кого не было. Собственно говоря, все эти модели собираю по принципу непохожести. Для меня интересна не столько марка автомобиля, сколько тип кузова. Недавно купил одну (берет с полки красный Pontiac) она своеобразная такая, кузов клином.



Argonaut

– Ваши собственные модели тоже выглядят необычно.

– Такие в магазине не продаются. У меня Voisen есть, Mercedes **трехосный** – редкая модель. По телевизору как то картинку показывали – Гитлер едет в **трехосном** «мерсе», во время войны немцы на них зенитные установки ставили. Вот это по мне.

Сначала вытачиваю, потом шлифую. Шкуркой, полировальным камнем или пастами всякими. А крашу обычной автомобильной краской.

А эта машина (нежно гладит отполированную до блеска модель) называется «Фантазия». Таких нет в природе. Я ее сделал лет восемь назад. А недавно купил последний журнал «Лимузин» – там статья напечатана. Оказывается какой-то известный француз, по-моему Шарль Кристофль, ювелир по профессии, сделал такую же. Только он покрыл ее гальваническим способом. Или скажем, модель Argonaut тоже давненько выточил, как говорится, в порыве творческой фантазии. А недавно увидел ее в книжке, теперь знаю, как она называется. Вот какие интересные совпадения.

– В ближайшее время Ваша коллекция еще пополнится цельнометаллическими моделями?

– Вряд ли. Сейчас только покупаю готовые штамповки и то все реже, денег не хватает.

– Валентин Михайлович, а если бы Путин вместе с поздравлением вдруг при-

слал Вам сто рублей. Купили бы бутылочку в честь праздника, или модель?

– Я уже давно как спиртное не потребляю – инсульт. А купил бы наверное даже не мо-

дель, а книжку какую-нибудь про старинные машины или журнал. Я ведь уже 20 лет в клубе раритетных автомобилей состою. Правда, сейчас он захирел. Все-го с пятток автомобилей и осталось.

Раньше у нас было машин 250, только по одной Москве.

– Наверное, среди них много было уникальных?

– Конечно, моя, например, в восьми фильмах снялась: «Мастер и Маргарита», «Под знаком скорпиона», «Николай Вавилов» «Война для всех война» (кстати, о Якове Сталине), все и не вспомню... В День Победы все оставшиеся обязательно соберутся в парке Горького. Это уже традиция.

– А вы пытались «увековечить» свой Opel в виде модели?

Jaguar XK120



– Пытался, но заготовку вырвало из станка, сломалось крыло... Видимо не судьба. Но я не огорчаюсь. Может быть, это намек свыше и настоящий автомобиль еще долго останется целехоньким.

– Спасибо и с праздником Вас, Валентин Михайлович!



Triumph TR2



Первая модель Валентина Сазыкина



Bugatti 35B