

Автомобильный 2/2002 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Опытный балластный тягач КЗКТ-545А транспортирует на прицепе ЧМЗАП-8389 химический реактор массой 230 т по маршруту: пристань г. Казань — завод "Нефтеоргсинтез". Общая масса автопоезда 355 т. (1983 г.)



Доставка на берег ГМС 353 с помощью двух амфибий GMC DUKA 353



АХ, КОРОБКИ, КОРОБОЧКИ

"УРАГАНЫ" ИЗ КУРГАНА

ВСПОМИНАЯ "ДЖИММИ"

ПОД ЗНАКОМ ЗУБРА:
"ПЯТИСОТОЕ СЕМЕЙСТВО"



Exotica

VI Московский Международный автомобильный фестиваль
12-14 июля. Москва, аэропорт Тушино

Уважаемые друзья,
Организатор приглашает к участию очередного, уже знакомого, фестиваля "Экзотика". Нам особенно приятно отметить возросший интерес к фестивалю со стороны участников и гостей. Об этом свидетельствуют цифры: более 1000 участников и 20 000 гостей посетили фестиваль в прошлом году. Кроме того, пятая "Экзотика" завоевала звание лучшего и наиболее интересного мероприятия. За что Вам большое спасибо. Мы хотим предложить традицию. Прием заявок от участников на фестиваль начался!

Информация для гостей и участников на сайте фестиваля: www.autoexotica.ru

ШЕШТАЯ «ЭКЗОТИКА» СОСТОИТСЯ!

АХ, КОРОБКИ, КОРОБОЧКИ



Многие коллекционеры масштабных моделей автомобилей не задумываются над тем, что, собирая эти маленькие автомобильчики и расставляя их на полках в «родных» коробках, они неосознанно владеют ещё одной не менее ценной коллекцией. Вы уже догадались, что объектом нашего разговора станут коробки и коробочки, предназначенные для упаковки отечественных моделей (Масштабные модели иностранных автомобилей, выпускавшихся в СССР, были отнесены к разряду игрушек и также получали соответствующую упаковку).



Упаковка всегда играла немаловажную роль при покупке того или иного товара: невзрачная – не вызывала интереса у покупателей, яркая и красивая – наоборот, привлекала.

Если в недалёком прошлом фабрики Москвы и Ленинграда худо-бедно на своих коробках и коробочках указывали названия моделей, помещали рисунок, то подобная продукция предприятий Грузии, Украины и других союзных республик иногда не имела ни элементарных обозначений, ни картинок. Чаще всего коробки выпускались с невыразительным рисунком и стандартной информацией (артикул, номер ОСТА, цена, рекомендуемый возраст будущего владельца).

Первые модели саратовского производства отличались необычной упаковкой, знакомой коллекционерам по фирменным моделям зарубежных автомобилей. Сквозь «стёклышко» коробки можно было рассмотреть заветную модель, которая к тому же имела свою индивидуальную упаковку. Так продолжалось



несколько лет. Появившиеся в это время специализированные модели (ТАИ) также комплектовались индивидуальными коробками. Нужно отметить, что заготовки для первых коробок моделей автомобилей Москвич-412 печатали в Саратове и поставляли невырубленными, в листах. А так как коробки были задуманы с окошечками из прозрачной пленки, то для этого на заводе был сделан штамп, с помощью которого коробки из заготовок вырубали самостоятельно.

Пока выпуск моделей был небольшим, с этим мирились. Все картинки на коробках были рисованными. Примечательно, что на одной из первых (скорее всего, это и есть тот самый первый вариант судя по дате на имеющемся экземпляре «ДЕК 73») коробок была

Продолжение на стр. 15

Приглашаем Вас на I Международную выставку

НОВУ

Москва, 6-9 июня 2002г.

Выставочный комплекс

на Красной Пресне

- Коллекционирование: материалы, сувениры, аксессуары
- Моделирование: авиамоделизм, автомоделлизм, судомоделизм
- Модели железной дороги
- Аксессуары и принадлежности для изготовления моделей
- Фотография
- Материалы и принадлежности для рукоделия и художественных ремесел
- Украшения для дома и сада
- Игры и игрушки
- Флористика
- Специализированная литература и журналы, видеоматериалы
- Активный отдых
- Программное обеспечение

ХОББИ - ПЛАНЕТА УВЛЕЧЕНИЙ



организаторы:

impuls

★ ЭКСПОЦЕНТР

print space

Всю необходимую информацию по вопросам участия и программе выставки Вы можете получить по тел.: (095) 936 2660, 936 2644; факс: 936 2627 или на сайте www.impulsexpo.ru

Автомобильный 2/2002 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор

А.Шкаев

Редакционный совет:

А.Говоруха (Николаев)

Р.Исмагилов (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, 917-92-36

Факс (095) 917-92-36

http://www.user.rul.ru/~emcenter

www.RussianScaleModels.com

E-mail: emcenter@rol.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, 2(20)

Тираж: 3000 экз.

Editorial office:

4, stroenie 2,

Syromyatnitcheskyy proezd,

Moscow, 107120, Russia

Phone: (095) 917-22-06, 917-92-36

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, 2002

СОДЕРЖАНИЕ

Ах, коробки, коробочки, 2-я стр. обложки

А.Говоруха, Г.Йонушка

«Ураганы» из Кургана, 2

А.Колеватов

Вспоминая «джимми», 9

Л.Сусливичус

Под знаком зубра: «пятисотое семейство», 19

Р.Исмагилов

Spielwarenmesse International Toy Fair, 24

С.Кирилец

Автомобиль года в России, 25

Mercedes-Benz Modellauto-Club e.V., 26

Хобби на всю жизнь, 27

М.Климов

ЗИЛ-111Г, 28

А.Лазарев

Наша почта, 30

Отечественные новинки, 31

Зарубежные новинки, 32

Музей на столе:

Каталог моделей отечественных
автомобилей (вкладка)

Дорогие коллеги!

В этом коротком обращении мы хотим сообщить Вам, что с 2002 г. изменились периодичность выхода, объём и стоимость нашего журнала.

Это связано с данными проведенного нами анкетного опроса и анализа Ваших писем, в которых Вы постоянно обращаете наше внимание на его высокую стоимость.

Начиная с января 2002 г. журнал объёмом 32 страницы с цветной вкладкой будет выходить один раз в два месяца. Стоимость заказа одного номера журнала через редакцию **65 руб.** (с учётом введенного с 1 января 10% НДС), а стоимость полугодовой подписки — **195 руб.**

В связи с увеличением с 10 ноября 2001 г. почтовых тарифов по России и введением с 1 января 2002 г. 10% НДС мы вынуждены **увеличить** стоимость журналов с пересылкой за 2000–2001 гг. Теперь она составит **50 руб.** за один номер.

Вы можете оформить годовую подписку на журнал и через редакцию. Стоимость подписки **390 руб.**

Обратите внимание на очередное изменение нашего расчетного счета и электронного адреса!

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 расчётный счет издателя **195 руб.**
- (за полугодие для России). Отправка журнала – заказной бандеролью.
- **Реквизиты издателя ЗАО «Центр экономики и маркетинга»:**
- р/с 40702810738000130281 **Центральное отделение № 8641 Сбербанка России г. Москва,**
- к/с 30101810400000000225, БИК 044525225, ИНН 7709034676, КПП 770901001.
- Отдельные номера журнала за 2000–2001 гг. можно приобрести **в редакции** или заказать по почте (стоимость одного номера с пересылкой по России **50 руб.**).
- Цены указаны с учётом НДС.
- **На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ:** <http://pressa.apr.ru/index/79742>
- **В розницу журнал можно приобрести:**
- **Москва:** магазин «МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ» – (м. «Полянка»)
- магазин-салон «ДОРОГИ» – Протопоповский пер., 9 (м. «Проспект Мира», Дом просвещения ВОС, в холле)
- магазин-салон «ТЕХНИКА-МОЛОДЁЖИ» – 9-я Парковая ул., д. 66, стр. 3, 2-й этаж (м. «Шелковская»)
- магазин «ДОМ КНИГИ НА СОКОЛЕ» – Ленинградский пр-т, д. 78 (м. «Сокол»)
- магазин «ДОМ ТЕХНИЧЕСКОЙ КНИГИ» – Ленинский пр-т, д. 40 (м. «Ленинский проспект»)
- магазин-салон – ул. Менжинского, д. 38, корп. 1, стр. 2, торгово-деловой центр «Останкино», зал «В», 2 эт., пав. 7 (м. «ВДНХ»)
- **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. Исмагилов Р.С.
- **УКРАИНА:** 69006, Запорожье, Северное шоссе, д. 5, кв. 1. Никифоров В.

«УРАГАНЫ» ИЗ КУРГАНА

Семейство тяжелых колёсных тягачей КЗКТ

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов (Кировская обл.)

Недаром говорят, что лучшее – враг хорошего. Ещё вчера казавшийся верхом совершенства восьмиколёсный курганский тягач МАЗ-537 постепенно стал сдавать свои позиции по многим важнейшим эксплуатационным параметрам. Требовалось их дальнейшее совершенствование. Решение этой задачи было поручено отделу главного конструктора Курганского завода колёсных тягачей (КЗКТ) под руководством Виктора Агеевича Пискарева, определившего, что одним из главных направлений работ по модернизации тягача МАЗ-537 следует считать выбор силовой установки повышенной мощности.

Дело в том, что удельная мощность серийного автомобиля-тягача МАЗ-537 в составе автопоезда полной массой 90 т, составлявшая 5,8 л.с./т, всё меньше и меньше удовлетворяла запросам потребителей. Решено было оснастить автомобиль новым танковым двигателем В-38 мощностью 650 л.с. при 2000 об/мин. Данный силовой агрегат представлял собой V-образный 12-цилиндровый многотопливный дизель рабочим объёмом 38,88 л с нераздельными камерами сгорания и газотурбинным наддувом. Применение такого двигателя обеспечивало автопоезду полной массой 90 т повышение удельной мощности до 7,22 л.с./т.

Вновь разработанные машины получили индексы **КЗКТ-545** (седельный тягач) и **КЗКТ-545А** (балластный тягач с бортовой платформой). Конструктивной особенностью колёсных тягачей с индексом «545» была новая оригинальная коробка перемены передач вального типа с четырьмя передними и двумя задними передачами вместо ранее применявшейся трёхскоростной планетарной КПП. Достаточно широкий рабочий диапазон передаточных чисел новой КПП делал ненужным наличие довольно громоздкой раздаточной коробки (на вы-

ходном валу в картере ГМП установили конический дифференциальный механизм, обеспечивший распределение крутящего момента между передней и задней тележками).

Другим важным отличием колёсных тягачей



КЗКТ-545 и КЗКТ-545А была также удлиненная восьмиместная кабина, предназначенная для размещения в ней экипажа перевозимой на прицепе и полуприцепах гусеничной техники. Для этого кабина имела два ряда сидений и отопители, работающие от системы охлаждения двигателя, а также отопительную установку независимого действия Шадринского автоагрегатного завода. По своим параметрам новые тягачи значительно превосходили машины семейства МАЗ-537, но ограниченный ресурс танкового дизеля (1000 мо-

точасов) и недостаточная гарантийная наработка, составлявшая всего 500 моточасов, во многом предопределили дальнейшую судьбу этих автомобилей. Машины так и остались опытными образцами, а наработки по новым узлам и агре-

гатам, появившиеся в ходе создания автомобилей-тягачей, были использованы конструкторами Курганского завода при дальнейших работах, связанных с повышением технического уровня тяжёлых колёсных тягачей собственного производства.

В результате упорного труда на КЗКТ в конце 1970-х годов было разработано другое перспективное семейство автомобилей-тягачей, включавшее в себя несколько модификаций седельных тягачей и один балластный тягач. Машины этого семейства (заводское обозначение **КЗКТ-7426**) получили барнаульский танковый двигатель Д-12А-650 мощностью 650 л.с. при частоте вращения коленчатого вала 2000 об/мин. Как и предыдущий силовой агрегат, данный двигатель оснащён газотурбинным наддувом и его применение на колёсных тягачах сулило существенное улучшение тягово-динамических параметров и повышение топливной экономичности при перевозках тяжёловесных крупногабаритных грузов, но всё же недостатки танкового двигателя (низкий моторесурс – всего 1500 моточасов, гарантийная наработка 1000 моточасов) не давали сколько-нибудь значительных преимуществ перед серийными машинами МАЗ-537. Отрицательными качествами Д-12А-650 были как значительный расход моторного масла (даже для нового двигателя составлявший 3 г/л.с.·ч), так и отсутствие зимнего сорта масла, что, естественно, требовало применения высокоэффективных средств разогрева дизеля и затрудняло его запуск при низких температурах. Прибавим к этому и возникшие сложности с поставкой дизельных двигателей Д-12А-650 барна-



Специальный балластный тягач КЗКТ-545А транспортирует на прицепе ЧМЗАП-8389 колесо турбины массой 120 т по маршруту: г. Семипалатинск — озеро Иссык-Куль. Опытный образец. 1982 г.

Специальный балластный тягач **КЗКТ-7427** транспортирует на прицепе ЧМЗАП-8388 рабочее колесо турбины массой 85 т по маршруту: аэропорт города Ташкента — Ташкумырская ГРЭС (Киргизия). Приёмочные испытания. 1985 г.



Седельный колёсный тягач КЗКТ-74281 с лебёдкой. Показ военной техники, приуроченный к 40-летию НИИИ АТ МО. г. Бронницы, 1994 г. Фото А.Кошавцев



Модель балластного тягача КЗКТ-74282 (Москва)

по специально подготовленным дорогам, а также по автомобильным дорогам общей сети с твёрдым покрытием, возможностью преодоления в составе автопоезда полной массы продольных уклонов до 12% по сухому грунту. Максимальная скорость такого автопоезда планировалась не менее 8 км/ч. Необходимо было предусмотреть варианты размещения на автомобиле-тягаче компрессорной и насосной станций, нужных для питания пневмо- и гидросистем прицепного звена. В соответствии с техническими условиями мощность двигателя нового тягача должна была быть

ульским заводом «Трансмаш». Итак, несмотря на то, что тягачи семейства КЗКТ-7426 прошли все виды испытаний, по результатам которых даже были рекомендованы к серийному производству, однако по ряду объективных причин на конвейер они так и не попали. А вот двухрядная семиместная кабина КЗКТ-7426 прочно заняла своё место в компоновочных решениях тяжёлых колёсных тягачей как одно из наиболее верных, технически обоснованных конструктивных решений.

Таким образом, вопрос о новом колёсном тягаче с более высокими техническими параметрами, который должен заменить машины семейства МАЗ-537, морально устаревшие к тому времени, стоял настолько остро, что 6 апреля 1978 г. Советом Министров СССР было издано Постановление № 262, во исполнение которого вышел приказ Министра автомобильной промышленности СССР № 141 от 6 июня 1978 г., предписывающий главному институту НАМИ и Курганскому заводу колёсных тягачей разработать предложения по созданию и производству необходимых тяговых средств на базе перспективных автомобилей-тягачей, предназначенных для работы с прицепами грузоподъёмностью 150, 300 и 600 т.

Разработку прицепов-тяжеловозов осуществлял конструкторский отдел Челябинского машиностроительного завода автотракторных прицепов. За основу была взята трансформируемая тележка модели ЧМЗАП-8388 (грузоподъёмностью 150 т), что позволило использовать её с другими такими же тележками и дополнительными крепёжными устройствами для преобразования в эксплуатационных условиях в прицепное транспортное средство, грузоподъёмность и площадь которого для раз-

Балластный тягач КЗКТ-74282 первых серий, г. Курган, 1991 г.

Передняя панель кабины без подштамповок, переднее буксирное устройство и фара для освещения. Между моторным отсеком и грузовой платформой размещена лебёдка.



Седельный колёсный тягач КЗКТ-74281. Кабина экипажа оснащена локальным бронированием. г. Курган, 1990 г.



мещения груза увеличивались в 2 (такой состав получил индекс «8389») или даже в 4 раза.

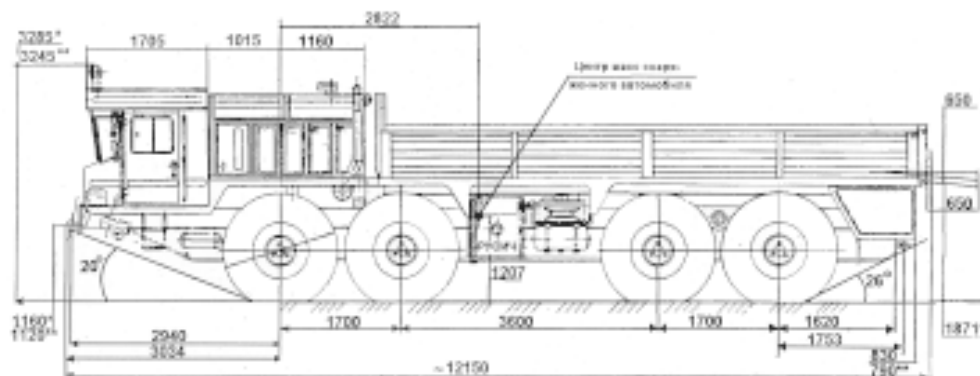
Тяговые качества перспективного тягача должны были обеспечивать буксировку указанного прицепа-тяжеловоза

не менее 659 л.с. Для выполнения транспортных операций по перевозке неделимых грузов общей массой 600 т предусматривалось применение нескольких автомобилей-тягачей данного типа. Из других технических требований на автомобиль необходимо упомянуть: обязательное наличие двухрядной кабины; массу в снаряжённом состоянии 23–24 т, полную 55–60 т; предполагаемый двигатель Д-12АН-650, соответствующий



Модель балластного тягача КЗКТ-74282 (Москва)

Бортовой автомобиль КЗКТ-80051 (8х8)
для перевозки тяжёлого и длинномерного
нефтепромыслового оборудования



ший ТУ 24-6-087-78, производства ПО «Барнаул-трансмаш».

Скорость движения тягача с прицепом полной массой 180 т (грузоподъемность 150 т) должна была составить не менее 8 км/ч (максимальная) и не более 3 км/ч (минимальная) с возможностью непрерывного движения в течение не менее 6 ч, транспортная скорость тягача – не менее 25 км/ч с балластом в кузове без прицепа и не менее 45 км/ч без балласта и прицепа.

Конструкция машины разрабатывалась с учётом наличия двух топливных баков ёмкостью не менее 400 л каждый; отвод выхлопных газов дол-

жен был осуществляться вверх на высоту крыши кабины тягача. В кабине предусматривалась возможность размещения панели дистанционного управления дизель-электрическим агрегатом и аппаратуры связи между водителями тягачей и оператором на прицепе. Обязательное требование – габариты автомобиля не должны превышать железнодорожный габарит «О-Т».

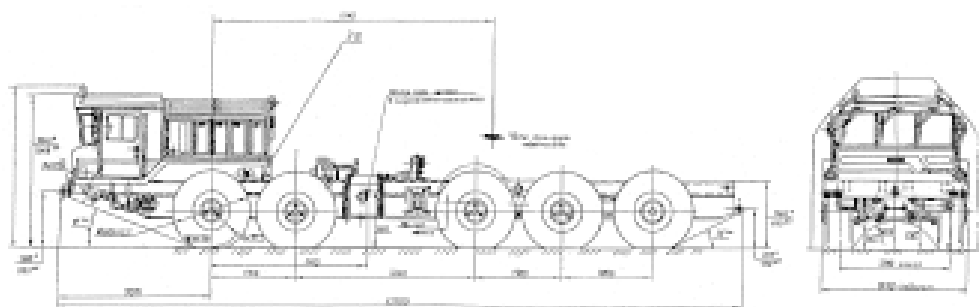
Работу по созданию нового тягача возглавил главный конструктор КЗКТ В.П.Косов. В результате на свет появилась машина КЗКТ-7427, соответствующая заданным техническим требованиям. При проведении заводских испы-

таний было выявлено, что танковый дизель Д-12АН-650, созданный на базе всё того же известного В-2, при нормальных условиях эксплуатации вырабатывает свой моторесурс за один год, что послужило основанием для принятия нестандартного технического решения: установить на тягач двигатель автомобильного типа ЯМЗ-8401 той же мощности, развиваемой при 2200 об/мин коленчатого вала производства Ярославского моторного завода (главный конструктор Ю.Г.Субботин). В отличие от серийно выпускавшихся дизелей ЯМЗ-236, 238 и 240 новые двигатели имели больший ход поршня и раздельные головки блока цилиндров. Применённый на тягаче дизельный двигатель ЯМЗ-8401 имел 12 цилиндров, газотурбинный наддув и охлаждение наддувочного воздуха. Удельный расход топлива составлял 170 г/(л.с.*ч), масла – 1,13 г/(л.с.*ч). В сравнении с танковыми силовыми агрегатами ярославский дизель поражаёл своим ресурсом – 10 000 моточасов до капитального ремонта. Всесторонние испытания двух опытных образцов тягача КЗКТ-7427 с двигателем ЯМЗ-8401 дали положительные результаты, а гарантийный пробег машин был определён в 25 000 км – показатель весьма высокий для автомобилей подобного класса.

Во время приёмочных испытаний (1985 г.) балластный тягач КЗКТ-7427 использовался для транспортировки на прицепе-тяжеловозе ЧМЗАП-8388 рабочих колёс гидротурбины общей массой около 80 т каждое по маршруту аэропорт г. Ташкента – Ташкумырская ГРЭС (Киргизия). Гигантские турбинные колёса диаметром 6 м были изготовлены в г. Харькове и доставлены в аэропорт г. Ташкента могучим воздушным лайнером АН-124 «Руслан». Затем уникальную транспортную операцию продолжили автомобилисты специализированного производственного объединения «Спецтяжавто-транс». Трудности транспортировки вызывали сложный профиль дороги с крутыми поворотами, подъёмами и спусками (хотя трасса движения специально выбиралась так, чтобы обойти горные перевалы) и жара, достигавшая более 40°C в тени. Результаты данных испытаний ещё раз подтвердили правильность выбранных технических решений и необходимость в транспортных средствах, способных осуществлять доставку тяжёловесных крупногабаритных грузов и оборудования.

Используя накопленный опыт проектирования, постройки и эксплуатации экспериментальных седельных тягачей КЗКТ-7426 и балластных тягачей КЗКТ-7427 отдел главного конструктора КЗКТ, возглавляемый уже Ю.Т. Бутровым, продолжил работы по дальнейшему совершенствованию выпускаемых изделий. В результате была определена базовая модель колёсного тягача – КЗКТ-7428. Выбор силовой установки однозначно пал на новый 12-цилиндровый двигатель ЯМЗ-8401.10-04 Ярославского моторного завода – одну из модификаций мотора ЯМЗ-8401, успешного к тому времени неплохо зарекомендовавшего себя на 30- и 40-тонных карьерных самосвалах БелАЗ-75402 и БелАЗ-7548. В основу конструкции колёсного тягача КЗКТ-7428 легли удачные, проверенные временем технические решения основных узлов и агрегатов автомобиля МАЗ-537, но с более высокой степенью конструктивно-технологической отработки, а также технические новшества, используемые в ходе создания опытных машин КЗКТ-7426 и КЗКТ-7427.

Шасси КЗКТ-8014 (10х8) для использования
в качестве монтажной и транспортной базы
нефтегазопромыслового оборудования

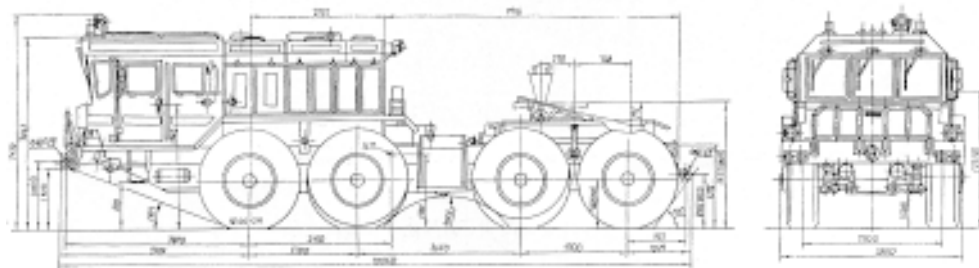


Тягачи семейства КЗКТ-7428 по результатам всесторонних испытаний в конце 1980-х годов были рекомендованы к серийному производству. Их выпуск Курганский завод колёсных тягачей начал в 1990 г. Главным преимуществом новых машин перед тягачами предшествующих поколений было применение дизеля автомобильного типа с высоким ресурсом работы (10 000 моточасов) и низким расходом масла. Кроме того, применение двигателя Ярославского завода позволило получить приемлемые значения удельной мощности у автопоездов такого класса, доведенные до 6,85 л.с/т. Автопоезд полной массой 95 т способен развивать максимальную скорость 65 км/час, преодолевать подъём крутизной 14° и брод глубиной 1,1 м. В связи с установкой силового агрегата ЯМЗ-8401.10-04, имеющего картер «мокрого» типа и встроенный в систему смазки двигателя водомасляный теплообменник, отпала необходимость в маслозакачивающем насосе МЗН-2, дополнительном масляном баке, масляном радиаторе и системе дюритов для перекачивания масла. Значительно упрощена система охлаждения двигателя за счёт отказа от применения механического привода вентиляторов. По сравнению с МАЗ-537 в приводе вентиляторов упразднены четыре механических редуктора и два карданных вала. Эффективность же системы охлаждения была повышена за счёт увеличения поверхности охлаждения жидкостных радиаторов.

Интересная особенность в системе питания двигателя топливом – специальный подогреваемый расходный бак ёмкостью 60 л, который при работе двигателя периодически пополняется топливом из основных топливных баков (два бака по 420 л каждый) с помощью насосов БЦН. Для прокачки топливной системы дополнительно установлен ручной высокопроизводительный топливоподкачивающий



Тягач КЗКТ-74281 для транспортировки грузов общей массой до 50 т на полуприцепе



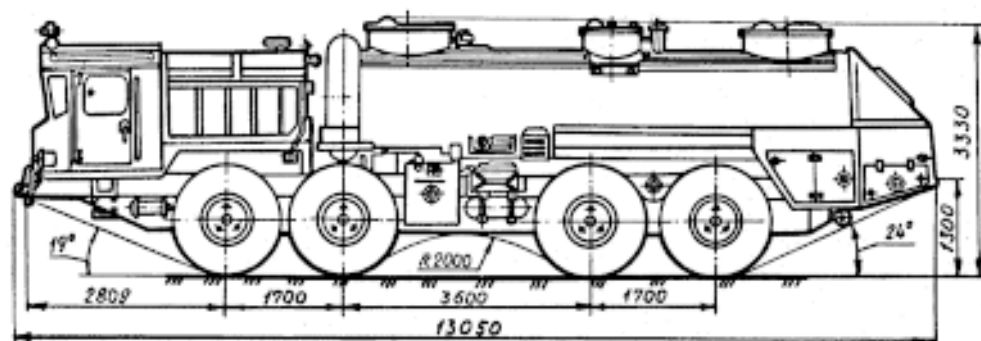
насос РНМ-1КУ2. Система питания двигателя воздухом оборудована двумя воздушными фильтрами со сменными фильтрующими элементами и отсосом пыли, а также охладителем наддувочного воздуха и двумя турбокомпрессорами. Для надёжного пуска двигателя в зимних условиях имеется свечное электрофакельное устройство ЭФУ, применяемое при температуре окружающего воздуха до -15°C. При более низких температурах используется усовершенствованный предпусковой подогреватель ПЖД-600И с тепловой производительностью 55 000 ккал/ч. Для ярославского двигателя применяется зимний сорт масла М-8Д вместо летнего М-10Д, что тоже облегчает его запуск при низких температу-

рах. Отсутствие дублирующей системы воздухопуска, имеющейся на тягачах МАЗ-537, следует рассматривать как недостаток автомобильного дизеля.

Трансмиссия новых машин принципиальных изменений не претерпела, но была существенно улучшена. Так, функцию не очень надёжного демпферного соединения теперь выполняет торсионный вал. Охлаждение масла в гидротрансформаторе и трёхступенчатой планетарной КПП осуществляется в водомасляных радиаторах (теплообменниках), установленных на задней поперечине балки радиаторов двигателя и включённых в общую систему охлаждения. Существенно улучшена также и смазочная система раздаточной коробки, а конструкция приводов управления РК позволяет переключать передачи и блокировать дифференциал во время движения тягача (в случае с МАЗ-537 для этого требовалось остановить машину и заглушить двигатель.) К особенностям гидромеханической КПП КЗКТ-7428 можно отнести встроенный гидравлический тормоз-замедлитель, используемый в качестве вспомогательной тормозной системы, он особенно эффективен при движении гружёного автопоезда на затяжных спусках. Рулевое управление тоже осталось практически без изменений, только вместо шестерёнчатого насоса НШ-46У используется более производительный НШ-50У-3-Л.

А вот тормозная система нового автомобиля существенно модернизирована. Вся пневматическая часть тормозной аппаратуры аналогична применяемой на автомобилях семейства КамАЗ и практически не требует дополнительных регулировок и трудоёмкого обслуживания в период эксплуатации. Подача воздуха в пневмосистему осуществляется от вмонтированного в двигатель мощного одноцилиндрового компрессора производительностью 500 куб. м/мин. В гидравлической части тормозной системы нашли применение автоматические регуляторы зазора между колодками и барабаном, размещённые в колёсных тормозных цилиндрах. По своему конструктивному исполнению эти механизмы похожи на аналогичные узлы в тормозных системах легковых автомобилей. Привод тормозной системы выполнен по двухконтурной схеме (контуры 1-го и 3-го,

Автоцистерна АЦ-20-8005 (АВЦ-20-8005) на шасси КЗКТ-8005 (8х8)



а также 2-го и 4-го мостов) с комбинированным управлением рабочими тормозами полуприцепа, что позволяет агрегатировать тягач с полуприцепами, имеющими одно- и двухпроводной привод тормозной системы. Кроме того, в кабине водителя на консоли установлен ручной тормозной кран обратного действия (предназначенный для затормаживания полуприцепа в составе автопоезда и управления во время движения одними тормозами полуприцепа без затормаживания колёс тягача), что повышает устойчивость и управляемость автопоезда на скользких дорогах и затяжных спусках.

Отдельного описания заслуживает новая комфортабельная шестиместная кабина, имеющая отличную тепло- и шумоизоляцию, герметичное исполнение благодаря панельно-каркасной конструкции. Современный дизайн, окна с двойным остеклением, два ряда сидений (сиденья водителя и командира поддрессо-ренные и имеют регулировку, а сиденья заднего ряда для четырёх пассажиров могут трансформироваться в два спальных места), мягкая внутренняя обивка из винилискожи на поролоне, удобно размещённые органы управления (особый шарм интерьеру кабины придаёт консоль, расположенная между сиденьями водителя и командира), стеклоочистители, стеклоомыватели, светозащитные шторы, два отопителя, использующие тепло от системы охлаждения дизеля и независимого действия ОВ-65 отличают кабину нового тягача от спартанского, утилитарного вида кабины предшественника МАЗ-537. Пологие скаты крыши и ветровые окна, имеющие обратный угол наклона (практичное решение, препятствующее отражению на стекле подсветки приборов) архитектурно ассоциируют кабину КЗКТ-7428 с могучим локомотивом, да и сам многоосный автопоезд полной массой около 100 т, мчащийся по шоссе со скоростью 65 км/ч, очень напоминает железнодорожный состав.

Но вернемся к кабине машины. Удобный красивый руль и удачно скомпонованная современная панель приборов соседствуют с ящиком светомаскировочных устройств (СМУ) и прибором ночного видения, термосом для воды и медицинской аптечкой, прибором ИМД-21Б и ком-

Автопоезд в составе седельного тягача КЗКТ-74281 и полуприцепа-тяжеловоза ЧМЗАП-9990. Показ военной автомобильной техники, г. Бронницы (1999 г.)
Фото А.Кошавцев



плектами индивидуальной защиты экипажа.

На задней стенке кабины разместились фильтровентиляционная установка (ФВУ), предназначенная для очистки наружного воздуха от радиоактивной пыли, отравляющих веществ и бактериальных средств благодаря подаче в кабину тягача очищенного воздуха и создания в ней избыточного давления. Для этой же цели служат и запоры ригельного типа, расположенные на внутренней стороне дверей, позволяющие повышать герметизацию кабины при работе фильтровентиляционной установки.

Есть в кабине и кронштейны для крепления оружия. Всё это говорит о том, что КЗКТ-7428 – прежде всего военная машина, предназначенная для транспортировки на полуприцепах-тяжеловозах гусеничной бронетанковой техники и экипажей этих машин. Кроме того, конструкторы разработали навесную локальную бронезащиту кабины, которая может монтироваться при эксплуатации тягача в боевых условиях. Автомобили последних выпусков оснащаются защитным щитом кабины – своеобразным «кенгурятником», проблесковым маячком оранжевого цвета и мощными противотуманными фарами ФГ-152А для повышения безопасности при движении машины по дорогам общей сети.

Параллельно с производством базового ав-

томобиля были разработаны и его многочисленные модификации, предназначенные для удовлетворения специфических требований заказчика. В их числе наиболее распространённая модель КЗКТ-74281, оснащённая лебёдкой с тяговым усилием 15 т и длиной троса 100 м, а также коробкой отбора мощности для её привода. Лебёдка (во многом аналогичная по своей конструкции применяемой на тягаче МАЗ-537Г) предназначена для погрузки на полуприцеп и разгрузки повреждённой техники. Допускается её применение и для самовытаскивания застрявшего тягача и проведения эвакуационных работ.

В 1991 г. прошёл межведомственные испытания колесный тягач КЗКТ-74283 со сдвинутым назад (на 345 мм) седельно-сцепным устройством, в котором вертикальная нагрузка на «седло» уменьшена до 25 т против 27 т у базовой модели. Назначение автомобиля – буксировка специальных полуприцепов с размещённым на них оборудованием заданной массы и габаритных размеров.

Успешно прошёл приемочные испытания ещё один опытный образец – КЗКТ-74284. Он также отличался от базовой машины сдвинутым назад седельно-сцепным устройством, наличием отбора мощности от повышающей передачи на привод генераторной установки (монтируется на тягач потребителем). Для этого на раме автомобиля, там, где расположены топливные баки, установлены кронштейны крепления генераторной установки. Тягач предназначен для буксировки специальных полуприцепов с активным приводом колёс полной массой 70 т. При этом вертикальная нагрузка на седельно-сцепное устройство – не более 23 т. Аналогичной по назначению машиной из прежнего семейства был тягач МАЗ-537Е, широко использовавшийся в РВСН.

С 1993 г. серийно производится седельный тягач КЗКТ-74286, ориентированный прежде всего на гражданского потребителя. В отличие от базового автомобиля эта машина оснащена двигателями ЯМЗ-240НМ2 или ЯМЗ-240НМ1Б мощностью 500 л.с. при 2100 об/мин коленчатого вала. Данный силовой агрегат – один из самых надёжных и совершенных моторов в гамме продукции Ярославского моторного завода. Он устанавливался в различных модификациях на самосвалы БелАЗ и тракторы К-701 «Кировец» и заслужил самой высокой оценки. В связи с установкой такого двигателя пришлось изменить пе-

В качестве дежурного тягача выступает КЗКТ-74281.

Трос лебёдки выдан назад, его коуш закреплён на заднем прицепном устройстве. В задней части рамы размещён инструментальный ящик. Обращают на себя внимание два комплекта задних фонарей на раме и на задней стенке моторного отсека (г. Бронницы, 2000 г.)

Фото В.Дмитриев

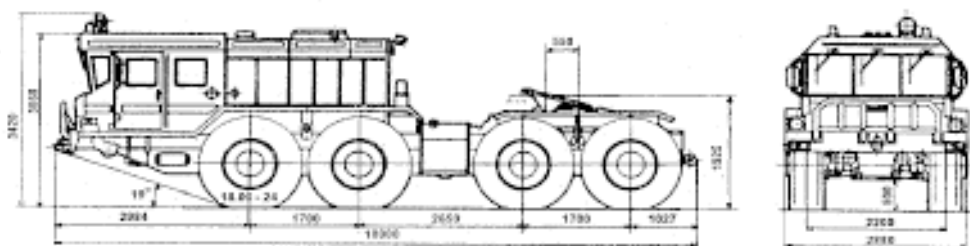


редаточные числа (0,867 вместо 0,833) в повышающей передаче и оснастить её шкивом привода компрессоров (теперь их стало два) типа тех, что монтировались на МАЗ-537. Дополнительно в систему смазки двигателя введены водомасляный радиатор и маслозакачивающий насос МЗН-1. Подверглись изменению крепление двигателя, приводы управления, система охлаждения, трубопроводы системы питания и смазки, детали выпуска отработанных газов. Несколько доработано и электрооборудование. Поскольку в гидромеханической трансмиссии отсутствует гидрозамедлитель, вспомогательной тормозной системы на тягаче нет. Скорость машины уменьшена до 55 км/ч.

В 1995 г. была освоена ещё одна народнохозяйственная модификация седельного тягача КЗКТ-74287, предназначенного для буксировки полуприцепов-тяжеловозов полной массой 90 т. От базовой модели он отличается колёсными редукторами измененной конструкции с увеличенным (с 5,625 до 7,25) передаточным числом и наличием двух дополнительных топливных баков ёмкостью 420 л каждый, которые установлены позади моторного отделения. На автомобиле также отсутствует вспомогательная тормозная система (ГМП без гидрозамедлителя). Привод стояночной тормозной системы осуществляется пневмопружиной камерой (энергоаккумулятором) с дистанционным управлением. В связи с тем, что полная масса автопоезда возросла до 116 т, допустимая нагрузка на седельно-сцепное устройство увеличилась до 30 т, а максимальная скорость движения снаряженного автопоезда уменьши-



Тягач КЗКТ-74281 для транспортировки тяжелых грузов общей массой до 50 т на полуприцепе



лась до 45 км/ч (при полной загрузке её вообще пришлось ограничить 20 км/ч). Изменился до 180 л на 100 км пути и контрольный расход топлива для автопоезда полной массы, а запас хода по контрольному расходу топлива составил 700 км. Давление в шинах задних колёс на тягаче с возросшими вертикальными нагрузками пришлось увеличить до 5,2 кгс/кв.см по сравнению с 4,5 кгс/кв.см у базовой машины. Аккумуляторные батареи

6 СТ - 190ТРН, оснащённые системой автоматического регулирования температуры электролита «САРТА», заменили на 6 СТ - 190ТНМ. Убрали и саму систему.

На тягаче отсутствуют светомаскировочные

устройства, измеритель мощности дозы ИМД-21Б, фильтровентиляционная установка (ФВУ), дифманометр-напорометр, шторки окон, кронштейны крепления оружия, педаль управления тормозом-гидрозамедлителем. В то же время для удобства работы водителя в кабине установлен радиоприемник «Былина». Все седельные тягачи используются с полуприцепами-тяжеловозами МАЗ-5247Б, МАЗ-5247Г, ЧМЗАП-9990 и новыми полуприцепами производства ОАО «Русич» – КЗКТ-9101, КЗКТ-9102 и КЗКТ-91021.

Особо следует остановиться на балластном тягаче КЗКТ-74282, оборудованном грузовой платформой и расположенной позади моторного отсека лебёдкой, аналогичной лебёдке тягача КЗКТ-74261. Её трос выводится назад через проёмы в переднем и заднем бортах платформы, имеющей настил с ячейками для размещения восьми штатных балластных грузов, масса каждого из которых составляет 2 т. Кстати, проём в заднем борту снабжен выходными роликами. Тягач предназначен для буксировки прицепов полной массой до 75 т и самолётов полной массой до 200 т на аэродромах с твёрдым покрытием и на аэродромах, где прочность грунта допускает транспортировку самолётов такой массы. Максимальный преодолеваемый подъём при буксировке самолётов общей массой 200 т составляет 2,3°. Основной тип прицепного состава – прицеп-тяжеловоз ЧМЗАП-8390.

В кабине тягача предусмотрены места, где размещается авиагарнитура для двухсторонней связи водителя тягача с экипажем буксируемого самолёта. В отличие от базовой машины на тягаче КЗКТ-78282 в передней части рамы вместо защитного противогрязевого листа смонтировано дополнительное буксирное устройство на дышле с упругими элементами. Для освещения переднего и заднего буксирных устройств служат специальные фары. На крыше кабины и платформе тягача установлены фонари БАНО-45, указывающие габариты машины и тем самым помогающие пилотам при наблюдении с воздуха.

И ещё одна модификация базового авто-



Седельный тягач КЗКТ-74281 с лебёдкой. Выставка военной техники (Челябинск). Фото В.Дмитриев



мобиля, на которой хотелось бы задержать ваше внимание. Это машина технической помощи МТП-А.4 (изделие 6965), смонтированная на базе тягача КЗКТ-74281 с лебедкой в комплектации 0000012. Она была создана специалистами 38-го Опытного завода МО РФ и в 1995 г. прошла межведомственные приёмочные испытания. МТП-А.4 предназначена для сопровождения подразделений ракетных и зенитно-ракетных комплексов, в составе которых имеются автомобили различных типоразмеров (от УАЗ-3151 до МАЗ-7911), на марше и в бою, оказания помощи водителям в устранении повреждений и отказов, дозаправке машин ГСМ, эвакуации поврежденных автомобилей.



Полуприцеп-тягеловоз ЧМЗАП-9990 грузоподъемностью 52 т. В передней части сверху два запасных колеса полуприцепа. На платформе — комплект надставных бортов. Основной тягач КЗКТ-74281 (Челябинск, 1989 г.). Слева сверху модель полуприцепа (Дмитриев)

Машина представляет собой колёсный тягач, оборудованный лебедкой с максимальным тяговым усилием 15 т, устройством для транспортирования повреждённых машин в погруженном состоянии, буксирными устройствами, кузовом-фургоном с ремонтными и такелажными комплектами, наборами запасных частей и материалов, ёмкостями для топлива, масла и спецодежды. МТП-А.4 способна буксировать автомобили массой до 52 т с неисправной ходовой частью по дорогам с твёрдым покрытием в любое время года и суток при температуре окружающего воздуха от -50 до +50°C. Имеющееся на машине оборудование позволяет вытаскивать застрявшие машины, устанавливать на ходовую часть опрокинутую технику, буксировать неисправные многоосные автомобили семейств БАЗ, МАЗ, КЗКТ, МЗКТ со скоростью до 50 км/ч. Экипаж машины МТП-А.4 — два человека.

К большому сожалению, уникальные транспортные средства, изначально ориентированные на основного заказчика — Министерство обороны, до сих пор остаются не востребованными Российскими Вооружёнными Силами. Однако руководство Курганского завода нашло пути выхода из создавшейся ситуации. Конструкторским коллективом одного из крупнейших машиностроительных предприятий Зауралья, отметившего в 2000 г. своё 50-летие, были созданы (на основе унифицированных с тягачами КЗКТ-7428 компонентов) и освоены в производстве многоцелевые многоосные шасси, предназначенные для использования в качестве монтажной и транспортной базы под установку нефтегазодобывающего и другого вида оборудования.

В 1993 г. проведено испытание шасси

Прицеп-тягеловоз ЧМЗАП-8389 грузоподъемностью 300 т. Снаряженная масса прицепа 53 т. Перед передним левым колесом расположена одноместная кабина управления. Основной тягач КЗКТ-74282 (Челябинск, 1991 г.)



AD520RU. На шасси базового тягача с прицепом-ропуском КЗКТ-9003 разработан автопоезд-трубовоз для перевозки плетей труб длиной до 24 м и массой до 50 т.

Таким образом, создание семейства тяжёлых многоцелевых колёсных тягачей КЗКТ-7428 явилось большим достижением отечественного автомобилестроения. В этом большая заслуга руководства Курганского завода колёсных тягачей (в настоящее время ОАО «Русич») в лице генерального директора Бориса Черва и главного конструктора Михаила Бухмана, чей титанический труд был направлен на дальнейшее совершенствование производимой техники.

Положенные в основу создания колёсных тягачей конструктивно-компоновочные решения соответствуют современному уровню развития автомобилестроения в тяжёлом классе машин. Они позволяют отнести курганские автомобили к ряду изделий лучших зарубежных фирм, специализирующихся на производстве аналогичных транспортных средств. Достигнутые высокие тактико-технические характеристики автомобилей семейства КЗКТ-7428 ещё долгое время будут оставаться эталоном для колёсных тягачей такого класса.

К сведению потребителей! ОАО «Русич» готово рассмотреть любые предложения по созданию уникальных многоосных автомобилей-тягачей и шасси с большим выбором силовых агрегатов и колёсных формул для конкретных условий эксплуатации.

Использованная литература:

1. Буньков С.И. В творческом поиске. Страницы истории Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов. — Челябинск, 1993.
2. Севастьянов А.С. Здесь рождаются «Ураганы». История Курганского завода колёсных тягачей им. Д.М.Карбышева. — Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1985.
3. Специальный колёсный тягач КЗКТ-7428 и его модификации // Техническое описание и инструкция по эксплуатации. — Курган, 1993.
4. Двигатель ЯМЗ-8401.10-04 и его модификации // Руководство по уходу и эксплуатации. — Внешторгиздат (Автоэкспорт).



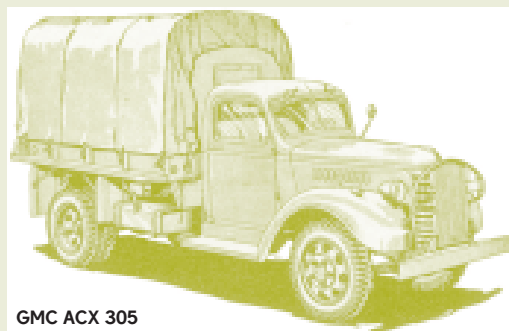
Полуприцеп ЧМЗАП-990. В передней части хорошо видны направляющие ролики для троса лебёдки и инструментальный ящик. Основной тягач КЗКТ-74281 (Челябинск, 1989 г.)

ВСПОМИНАЯ «ДЖИММИ»...



Эти GMC ACXW 353 потом попали в СССР

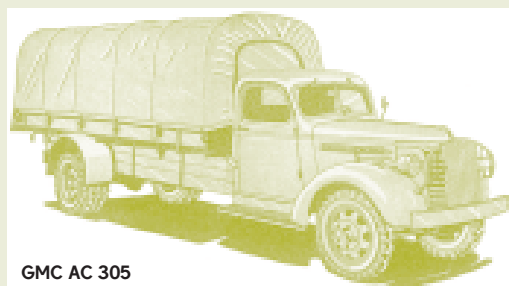
Перелистывая старые ещё довоенные автомобильные журналы, диву даёшься – какие только автомобили не разрабатыва-



GMC ACX 305

лись!

С начала 1939 г. над миром стали сгущаться тучи, а к середине года кое-где уже шли кровопролитные сражения. Такая об-



GMC AC 305

становка не могла не повлиять на решение производить как можно больше армейских автомобилей. Полноприводные, со всеми управляемыми колёсами, плавающие, даже двухмоторные, со сложнейшими системами подвесок, все эти «крупны», «хорьхи», «лафтли», «татры», «штайры» казались тогда автомобилями, для которых нет преград. И чем сложнее была конструкция, тем большую будущность ей про- рочили.

Так, в каждой стране на основе собственных традиций, понятий, собствен-



Первыми на войну «пошли» двухосные GMC AC 353, поставлявшиеся французской армии

ных, как оказалось позднее, весьма ограниченных возможностей развивались и совершенствовались конструкции армейских автомо-

билей вплоть до осени 1939 г. Даже 1 сентября 1939 г. практически ничего не изменило, и только тогда, когда гусеницы немецких танков загрохотали по дорогам Бельгии, Голландии и Франции, и автопарк стран, подвергшихся нападению, стал буквально таять на глазах под ударами авиации, танков, от поломок и отсутствия запасных частей, французы и англичане запросили помощи у автомобильной сверхдержавы – США. Наряду с наиболее необходимым вооружением – самолётами и танками – они просили поскорее прислать грузовики – любых марок и в любом количестве, лишь бы быстрее. Первое время в Европу поступали коммерческие автомобили, лишь слегка приспособленные для армейских нужд, так как сами США в межвоенный период очень мало заботились о модернизации своих сухопутных войск.

Значительную долю среди этих автомобилей составляли грузовики крупнейше-



GMC AFKW 353 с закрытой кабиной (тип 1615) и 15-футовой грузовой платформой

го автомобильного концерна «Дженерал Моторз Компани» (General Motors Company)*. В дело пошло всё – от пикапа модели AC-101, полутоннажных ACX-353 и AFX-312 до пятитоннок AC-725.

Грузовики спешно оснащались более или менее оборудованными для армейских перевозок кузовами фирм «Хейл», «Бадд», «Про-

* В английской аббревиатуре – GMC – «Джи-Эм-Си».

Люциус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)



Ремонтная мастерская на шасси GMC AFKX-352

MVmodels.com



GMC AFKX-352, G.O.E. Cargo Truck, with 13-Feet cargo body Length 50'10" (15m), 3 inch Hx 18-1" (10)

ктор» (с тентом). Переднюю часть кабины прикрывали сварной защитной решёткой – и армейский вариант готов. Чуть позднее добавились изменения в трансмиссии – появился демультипликатор и передний ведущий мост. Такая серия короткокапотных «Джи-Эм-Си» с высокой кабиной,



GMC AFKW 352



Авиастартёр на шасси GMC AFKX 352



прозванной «Хельмет-топ», обладала не-



плохой проходимостью, но все же не удовлетворяла армейским нуждам.

Пришлось подумать о специальных армейских автомобилях. При этом исходили из того, что войскам не нужны отдельные наилучшие экземпляры автомобилей, а просто требуется очень



много хороших машин. С учётом этого требования были составлены технические условия, предусматривающие следующее: основным транспортным средством войск и морской пехоты должен стать трёхосный грузовик типа 6х6 с двигателем мощностью 90–100 л.с., способный перевозить



по любой дороге груз в 2500 кг малоопытными водителями; для облегчения обслуживания необходимы максимально возможная унификация как отдельных систем автомобилей, так и элемен-



тов управления, а также стандартизированная техническая документация.

Массовое производство стандартного армейского 2,5-тонного трёхосного грузовика с учётом практики производства американских авто-



мобильных фирм было организовано на основе широкой кооперации с фирмами-изготовителями отдельных проверенных в эксплуатации и производстве агрегатов. Это обстоятельство, а также то, что



автомобили использовались не с полной возможной нагрузкой, обеспечивало необходимую проходимость и долговечность машин в боевых условиях.

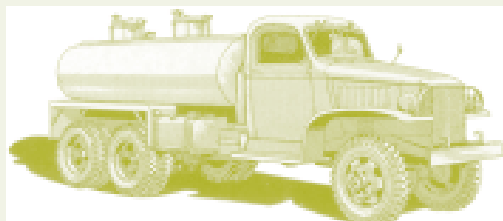


«Дженерал Моторз», а точнее, её отделение «Йеллоу трак энд коуч», занимавшие



еся выпуском грузовиков, имело определенный опыт в производстве автомобилей подобного типа – ещё в 1938 г. была выпущена небольшая партия трёхосок **GMC 4929** с шестицилиндровым 72-сильным





ГМС ССКW 353. Цистерны для перевозки воды



двигателем Oldsmobile.

В 1940 г. фирма выпускает 2466 грузовиков модели **АСКWХ 353** уже с новым более мощным (91 л.с.) двигателем и пятиступенчатой коробкой передач «Коарк» 204-В, машины имеют стандартную стальную кабину, капот и оперение грузовиков GMC и Chevrolet 1939/40 мо-



750-галлонный бензовоз



ГМС ССКW 353 А2 с закрытой кабиной

дельного года, «раздатку» и ведущие мосты фирмы «Timken», 30-галлонный топлив-

ный бак, колёса с 8-ю отверстиями старого образца.

Выполнив к лету 1940 г. заказ, фирма основную массу грузовиков отправляет только в Великобританию. Британцам грузовики АСКWХ 353 не понравились – слишком крупные, тяжёлые и с очень слабыми двигателями (позднее почти все грузовики этого типа отправили в СССР). Тем не менее именно эта, не очень удачная, во многом ещё схожая с гражданскими моделями модификация по-



MVmodels.com

GMC CCKW 353 L Dump Truck
Length: 33'0" Wheelbase: 11'0" Gross Weight: 11,000 lbs

рудован передними ведущими мостами, де-мультипликатором, лебёдкой в отличие от специальных конструкций, создававшихся европейскими фирмами.



ГМС ССКW 353. Самосвал

Самосвал ГМС ССКW 353 в австрийской армии



служила отправной точкой при разработке стандартного грузовика, известного как **ГМС ССКW 353** – «джимми», «дойце эн а хаф» (т.е. «два с половиной»), пользующегося в годы войны, да и в послевоенные годы огромной популярностью. Недаром одна из канадских фирм, предлагая в 1982 г. новый тип армейского автомобиля, в начале своего проспекта поместила фото **ГМС ССКW 353** с надписью: «Мы старались сделать наши автомобили такими же хорошими, как «ОН».

Действительно, «джимми» отличался повышенными эксплуатационными качествами, достигнутыми благодаря применению более совершенных конструкций агрегатов и улучшению технологии обработки деталей в процессе производства. Созданный на базе коммерческих грузовиков, он был дополнительно обо-



MVmodels.com

GMC CCKW 353 L Dump Truck with
metal Length: 33'0" Wheelbase: 11'0" Gross Weight: 11,000 lbs

БМ-13 на шасси ГМС ССКW 353 в Праге. Май 1945 г.



«Шоссе́йный вариант» ГМС ССКW 353 с колёсной формулой 6x4

Приборы управления



крытого типа с шарнирами на игольчатых подшипниках; применение легкоразборных шарниров с V-образным болтом дало возможность легко снимать карданы без демонтажа других механизмов. Так как применялись непроходные мосты, каждый мост приводился от раздаточной коробки отдельно. Всего на автомобиль требовалось 5 карданных валов и 10 карданных шарниров – ведь 2-ступенчатая раздаточная коробка стояла отдельно от КПП и соединялась с ней отдельным карданом. (Карданы всем фирмам поставляла фирма «Спейсер».) Ведущие мосты применялись двух типов: «сплит» (с вертикальным разъемом, как у ГАЗ-51) и «банджо» (эти мосты производились на заводе «Chevrolet»).

Колёса – дисковые, с 6-ю отверстиями, унифицированные, шины 7,50–20", обычно с протектором «граундгрип», на задних мостах – двоянные. Шарниры – равной

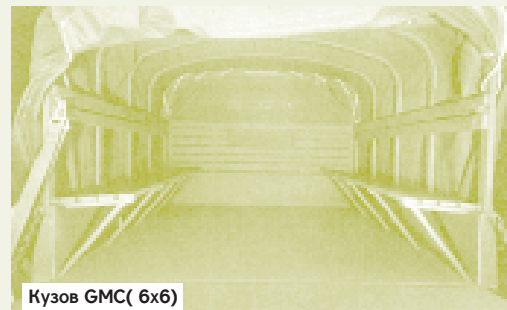
угловой скорости в переднем ведущем мосту типа «Бендикс-Вейсс». Одна интересная деталь – конструкция ступиц передних ведущих мостов для повышения проходимости допускала установку двоянных колёс спереди.

Передняя подвеска – на полуэллиптических продольных рессорах, задняя – балансирующая с перевёрнутыми рессорами, толкающие усилия и скручивающие моменты ведущих мостов воспринимаются толкающими и реактивными штангами.



Тормоза – барабанные с гидроприводом и вакуумным усилителем; ручной тормоз – ленточного типа на трансмиссию.

Основная модификация «джимми» – полноприводной (6x6) грузовик с открытой (бре-



Вид сзади на бортовую платформу

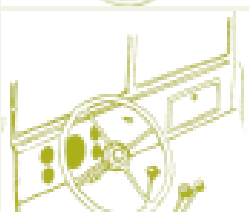
Сборка «джимми» в полевых условиях



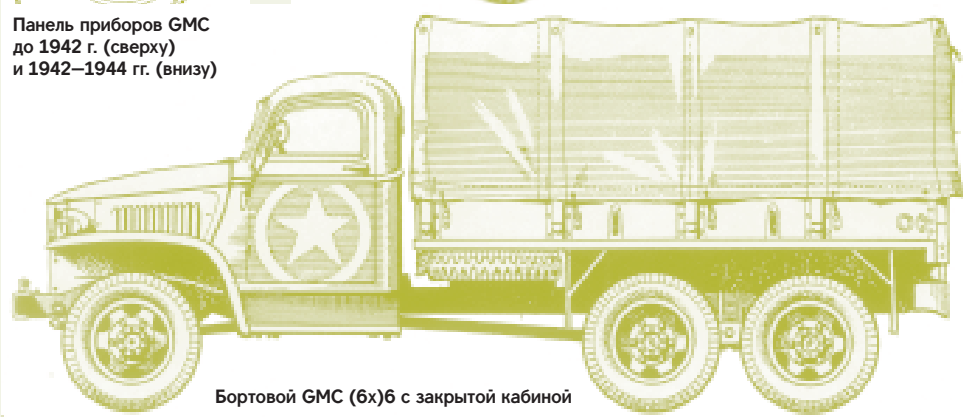
Одна из многочисленных полевых мастерских по сборке «джимми». Нормандия



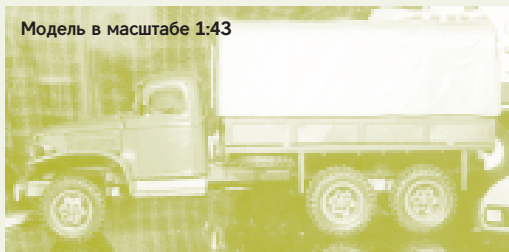
Ремонтная мастерская в Нормандии



Панель приборов GMC до 1942 г. (сверху) и 1942–1944 гг. (внизу)



Модель в масштабе 1:43



Модель в масштабе 1:43 (Губских)



зентовый верх и брезентовые боковины) кабиной и универсальным кузовом с продольными откидными сиденьями. Однако были выпущены модификации и с закрытой цельнометаллической кабиной, лебёдкой и различными кузовами, грузовики типа 6х4 (23 тысячи), а также модель **ССКВ-362** с укороченной колёсной базой. Отдельно следует сказать о грузовиках серии **АФКВХ-353** (их было выпущено 7300 шт.), которые имели то же шасси, но значительно более длинный кузов и довоенную короткокапотную кабину.

На базе «353-го» было построено 21 147 «уток» – трёхосных амфибий для десантных операций **GMC DUKW-353**.

Определённое количество этих автомобилей, правда, значительно меньше, чем знаменитых Studebaker, поступило по ленд-лизу и в СССР. Американцы предпочитали посылать «не совсем стандартные» Studebaker союзникам, оставляя себе «Джи-Эм-Си».

Различные модификации «353-го» производились во время всей Второй мировой войны заводами фирм «Йеллоу трак энд коуч» и «Шевроле». Сами за себя говорят следующие цифры: из 2 382 300 грузовых автомобилей, произведенных в США для нужд армии в 1941–1945 гг., 562 750 составили именно «353-й» и его модификации.

В Красной Армии «джимми» использовались как универсальные грузовики и как шасси для боевых машин – гвардейских минометов БМ-13. Фронтовые фотографии свидетельствуют, что «Катюши» на шасси «353-го» использовались с лета 1943 г. до победного мая 1945-го.

Потом были войны в Индокитае, Коре, арабо-израильские войны, локальные

Модель от фирмы «Heller» в масштабе 1:35



Модель GMC CCKW 353 от фирмы «Italeri» в масштабе 1:35



Модели в масштабе 1:87



конфликты в Африке и Азии. И везде можно было встретить ветерана «джимми». Последняя крупная военная операция с использованием таких автомобилей была проведена в 1978 г. французской армией в Чаде.

В самих США в начале пятидесятих годов прошлого века знаменитого ветерана заменили грузовики аналогичного класса **GMC M-135** и **REO M-34**. На этот раз «Джи-Эм-Си» не повезло: стандартным был признан грузовик фирмы «REO» (в войну производившей «нестандартный» Studebaker), а прямой наследник «джимми» (трёхоска М-135) поставлялся армиям союзников по НАТО, в рамках военной помощи и другим странам.

Рассказ о гражданских специальностях «джимми» попросту «взорвал» бы рамки этой статьи, поэтому предлагаю перейти к



моделям легендарного грузовика. Их выпущено и выпускается много, во всевозможных масштабах, начиная с 1:87, в пластике и в металле.

Одна из наиболее «долгоживущих» мо-



Модели от фирмы «Tamiya» в масштабе



делей – набор в масштабе 1:35 фирмы «Italeri», точнее, несколько наборов, представляющих собой разные модификации «джимми». Отлично детализированный, легко собираемый, этот набор имеет постоянный спрос и служит основой для многочисленных конверсий.

К сожалению, в масштабе 1:43 имеются только штучные и мелкосерийные экземпляры GMC CCK 353.

Зато выбор моделей в масштабах 1:48 и 1:50 велик как по количеству предлагае-

мых модификаций, так и по числу фирм. К примеру, в США немало модификаций выпускает фирма «MV Models» из города Кингвуд.

Во Франции гражданские и пожарные модификации предлагают «Solido», «Фиретех», «ММТ». Имеются также наборы и в масштабе 1:72, но наиболее привлекательным вариантом «джимми» является, пожалуй, модель в масштабе 1:87 от фирмы «Росо». Впервые эта фирма выпустила маленькую копию «джимми» пару десятилетий назад. Увы, она получилась неточной и её сразу же надо было переделывать. Зато второй вариант, появившийся в конце девяностых, великолепен по соответствию оригиналу и детализировке. Имеются модели с открытой и цельнометаллической кабинами, с бортовой платформой, а также с вооружением.



BA3-2108
02298 ГАИ СССР – АГАТ
VAZ-2108, hatchback GAI SSSR
Manufactured by AGAT



BA3-2108
02302 ЭСКОРТ ГАИ СССР – АГАТ
VAZ-2108, hatchback ESCORT GAI SSSR
Manufactured by AGAT



BA3-2108
04302 ГАИ СССР – АГАТ
VAZ-2108, hatchback GAI SSSR
Manufactured by AGAT



BA3-2108
04119 ГАИ СССР – АГАТ
VAZ-2108, hatchback GAI SSSR
Manufactured by AGAT



Mercedes-Benz L319 Combi
04588 Vector-models # V6-10
Mercedes-Benz L319, mini bus
Manufactured by Vector-models



Mercedes-Benz 319
04589 Vector-models # V6-11
Mercedes-Benz 319, mini bus
Manufactured by Vector-models



Mercedes-Benz 319 Lux
04592 Vector-models # V6-12
Mercedes-Benz 319 Lux, mini bus
Manufactured by Vector-models



Mercedes-Benz 319 Stadthaus
04590 Vector-models # V6-14
Mercedes-Benz 319, mini bus
Manufactured by Vector-models





Mercedes-Benz 319 Langbus
04591 длиннобазный – Vector-models
V6-13
Mercedes-Benz 319, long mini bus
Manufactured by Vector-models



Mercedes-Benz L319 Kastenvan
04587 фуртон целлюлознобумажный –
Vector-models № V6-00
Mercedes-Benz L319, van with metal body
Manufactured by Vector-models



Mercedes-Benz L319 Feuervan
04593 пожарный – Vector-models # V6-02
Mercedes-Benz L319, fire van
Manufactured by Vector-models



Mercedes-Benz L319 LF8
04593 пожарный длиннобазный –
Vector-models # V6-03
Mercedes-Benz L319 LF8, long fire van
Manufactured by Vector-models



BA3-2108
03195 ГАН – АПАТ
VAZ-2108, hatchback GAI
Manufactured by AGAT



BA3-2108
03194 ЭСКОРТ ГАН – АПАТ
VAZ-2108, hatchback ESCORT GAI
Manufactured by AGAT



BA3-2108
01039 ГАН – АПАТ
VAZ-2108, hatchback GAI
Manufactured by AGAT



BA3-2108
03408 ГАН – ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНАЯ
СЛУЖБА – АПАТ
VAZ-2108, hatchback GAI
Manufactured by AGAT

ГАЗ-3307
01457 Херсон-модельс
GAZ-3307, truck
Manufactured by Kherson-models
Фото Ю.Ионов



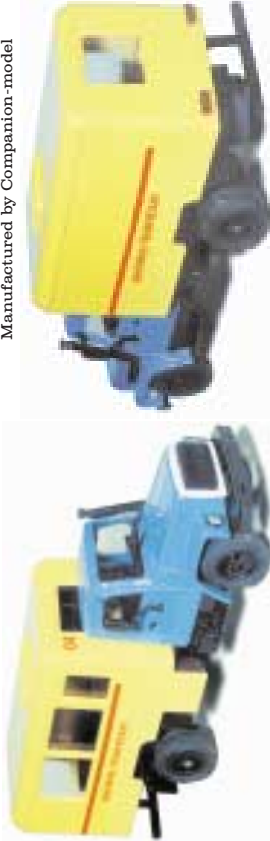
ГАЗ-3307
06016 вахтовый автобус – Херсон-модельс
GAZ-3307, bus truck
Manufactured by Kherson-models
Фото И.Левченко



ГАЗ-3307
066722 вахтовый автобус – Компания-Модель
GAZ-3307, bus truck
Manufactured by Companion-model



ГАЗ-3309
07039 АВАРИЙНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ –
Компаньон-Модель
GAZ-3309, repair bus truck
Manufactured by Companion-model



ГАЗ-3302 «ГАЗель»
00390 Херсон-модельс
GAZ-3302 «GAZelle», light truck
Manufactured by Kherson-models



ГАЗ-3302 «ГАЗель»
04299 Тула
GAZ-3302 «GAZelle», light truck
Manufactured in Tula



ГАЗ-3302 «ГАЗель»
06428 фургон – Херсон-модельс
GAZ-3302 «GAZelle», van truck
Manufactured by Kherson-models
Фото И.Левченко



ГАЗ-3302 «ГАЗель»
04300 фургон – Тула
GAZ-3302 «GAZelle», van truck
Manufactured in Tula





ТАЗ-33023-012 «ТАЗель-Дует»
00391 Херсон-модель
GAZ-33023-012 «GAZelle-Duet», truck
Manufactured by Kherson-models



ТАЗ-2705-044 «ТАЗель-Комби»
06022 Херсон-модель
GAZ-2705-044 «GAZelle-Combi», van
with double cabin
Manufactured by Kherson-models
Фото И.Левченко



ТАЗ-3221-011 «ТАЗель»
00393 Херсон-модель
GAZ-3221-011 «GAZelle», mini bus
Manufactured by Kherson-models



ТАЗ-27053 «ТАЗель»
06023 санитарный – Херсон-модель
GAZ-27053 «GAZelle», ambulance
Manufactured by Kherson-models
Фото И.Левченко



ТАЗ-3307
06723 специальный – Компаниян Модель
GAZ-3307, prison bus truck
Manufactured by Compiration-model



ТАЗ-3307
06015 цистерна – Херсон-модель
GAZ-3307, tanker
Manufactured by Kherson-models
Фото И.Левченко



ТАЗ-3309
06017 Херсон-модель
GAZ-3309, truck
Manufactured by Kherson-models
Фото И.Левченко



ТАЗ-33097 «Садко» (4x4)
03441 Минск
GAZ-33097 «Sadko», off-road truck
Manufactured in Minsk



надпись «М-412 А1»(!). На днище самой модели тогда ещё указывали не номер модели, а артикул «С-СО-51». И только потом номер А1 перешёл «четырёхста восьмому», а «четырёхста двенадцатый» получил номер А2. Для новых моделей применяли коробки нового дизайна, например, для моделей автомобилей Москвич-408, Москвич-412 и Москвич-412ИЖ рисунки на коробках были одинаковыми, а сами коробки отличались цветом и номером модели. То же самое было и с коробками для моделей автомобилей Москвич-426 и Москвич-427.

С увеличением объёмов производства собственных мощностей, расходуемых на вырубку коробок, стало не хватать. Новые коробки заказали на Ленинградском комбинате цветной печати. Это было практически единственным в то время предприятие в бывшем Совет-



ском Союзе, которое имело зарубежное оборудование, позволяющее производить качественную печать на импортном картоне, и использовало слайды с фотографиями настоящих автомобилей.

Специальную упаковку для моделей, поставлявшихся на экспорт, не делали. Когда экспортом моделей занимался «NOVOEXPORT», на коробках была лишь одноименная надпись. Позднее, когда экспорт моделей перешел к «Запчастьэкспорту», надпись убрали.

С появлением достаточного числа моделей автомобилей «Москвич» было решено раз-



работать групповые упаковки для этого семейства.

Одна из них на боковых стенках имела перечень моделей под номерами А1-А7, А10, А12 и А21 (модель под номером А21 – Моск-



вич-1500 – так и не была выпущена, а модель под номером А10 – Москвич-412-ИЖ – уже давно стала большой редкостью). На задней стенке коробки помещены две картинки: на одной из них изображён автомобиль «на природе», а на другой – кудрявая женщина, перед которой на столе разложены модели «Москвичей».

Ещё одна общая коробка была выпущена к 60-летию Великой Октябрьской социалистической революции, на которой кроме цифр «1917-1977» были изображены рисунки автомобилей ГАЗ-24 «Волга», ГАЗ-М20 «Победа» и как бы вдалеке – старинный автомобиль. По всей видимости, в последующие годы эти коробки перестали выпускать, сейчас они встречаются очень редко.

Третья групповая коробка была выпущена в преддверии XXII Олимпийских игр в Москве. Нам пока попадались лишь модели белых «Москвичей» с официальной олимпийской символикой и надписью «XXII МОСКВА-80», вместе с тем на задней стенке коробки помещён рисунок с изображением автомобиля ВАЗ. В таких коробках некоторое время продавались и «упрощённые» олимпийские модели – с медвежонком на капоте (талисман Олимпиады-80).

К началу 80-х годов XX в. эпоха индивидуальных упаковок закончилась. Теперь каждому семейству моделей стала соответствовать одна коробка, общая для всех разновидностей.

До последнего времени коробки для семейства автомобилей «Москвич» выпускались однотипными, с изображением автомобилей Москвич-2140 и Москвич-2138 на задней стенке и перечнем продукции, планируемой к производству, на днище. Как известно, в этом списке встречались и Москвич-401, и Москвич-2138, и Москвич-2140, которые так и не были выпущены. Сначала коробки были яркими и глянцевыми. Затем их сменили не столь яркие, матовые, а впоследствии вместо красного флага и надписи «Сделано в СССР» появилась надпись «Сделано в России».

Время от времени автомобиль Москвич-412 (А8) – патрульный вариант – всё-таки появлялся в старой собственной коробке. Следует отметить, что выпускавшаяся в начале 1990-х годов модель автомобиля Москвич-2141 также была укомплектована хоть и не очень красивым, но собственным «гаражом». Сейчас уже трудно сказать, для каких моделей планировалась эта упаковка, так как на внутреннем клапане напечатано предупреждение: «Внимание! Боковые задние двери у модели открываются ТОЛЬКО при открытых передних». На задней стенке изображены автомобили Моск-



вич-2141, ЗАЗ-965, ВАЗ с недвусмысленной надписью «Автомобили серии Москвич». Но кто же видел заводскую модель автомобиля «Москвич» со всеми открывающимися дверями?

Упаковка для серии автомобилей «Жигули» и «Лада» была менее разнообразной. Для моделей автомобилей ВАЗ-2101 и ВАЗ-2102 коробки были общими и выпускались в двух вариантах (ранняя – с надписью «NOVOEXPORT»). Вариант модели «ГАЗ» имел свою персональную коробку с номером А17. Общую упаковку между собой делили и модели автомобилей ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107. А вот более новым «восьмёрки» и «девятке» повезло меньше. Для них отдельных коробок не делали. Их так же, как и модели автомобилей ВАЗ-21093 и ВАЗ-21099, упаковывали в синие коробки от «пятёрки/семёрки». Правда, сначала модели автомобилей ВАЗ-21099 и ВАЗ-21099 кабриолет продавались в новых коробках, изготовленных специально для ВАЗ-2110, о чём свидетельствуют надписи на подставке под моделью и на днище коробки. Такую упаковку можно считать шедевром последних лет: где ещё можно увидеть, чтобы модель отечественного легкового автомобиля прикручивалась к пластиковому основанию? Но вот саму модель шедевром, увы, не назовёшь – качество сборки в последнее время оставляет желать лучшего. Первоначально коробки тоже были глянцевыми, а потом стали матовыми.

Упаковка для моделей семейства автомобилей ВАЗ-2121 «Нива» на первых порах комплектовалась пластмассовыми упорами, плотно удерживающими модель в коробке. Нельзя без внимания оставить и первую длинную коробку для модели автомобиля ВАЗ-2121 «Нива» с прицепом СКИФ. Отметим лишь, что надпись «Лада-2121» на коробке со временем была заменена надписью «Лада». Впоследствии коробку приспособили к моделям ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109 с прицепом «Скиф» (на задней стенке надпись «Нива-Скиф» осталась). И опять же блестящую поверхность коробок заменили





матовой. Необходимо упомянуть и о коробках фирмы «Companion», предназначенных для моделей автомобиля ГАЗ-2108 с прицепом «Скиф» или трейлером. На рисунке коробок изображены автомобили, везущие на крыше лодку.

Упаковки для автомобилей «Волга» большим разнообразием не отличались: однотипные коробки, претерпевшие лишь незначительные изменения. Всего нам известно три разновидности коробок для моделей автомобиля «Волга»:

с бронзовыми полосками и названиями «ГАЗ-24-02», «ГАЗ-24» и чёрными номерами моделей А13 и А14 на картинках на задней стенке;

то же, что и предыдущая коробка, но на лицевой стороне вместо надписи «Волга» надпись «NOVOEXPORT» и знак фирмы на других её стенках;

обыкновенная ко-



робка без бронзовых полосок, названий и номеров моделей.

Для моделей специальных автомобилей семейства «Волга» (скорая медицинская помощь, такси и ГАИ) на дне с внутренней стороны коробок, чтобы увеличить посадку, вырезались отверстия под колёса.

Единственное исключение – модель автомобиля ГАЗ-24-02 «АЭРОФЛОТ ЭСКОРТ», для которой изготавливали два вида коробок, отличающихся друг от друга рисунком на задней стенке. В них как раз и можно было раз-

местить оба вида модели – оранжевую и синюю. А уж если кому-то посчастливилось приобрести одну из моделей этого автомобиля с двумя антеннами сзади, то её и в коробку-то грех ставить... Другая «Волга» (ГАЗ-3102) несмотря на то, что первоначально имела свой номер (А38), отдельной коробки не получила ни для одного из своих вариантов.

Моделей под названием «Чайка», на первый взгляд, было две: ГАЗ-13 и ГАЗ-14. Более «продвинутые» коллекционеры знают, что модель автомобиля ГАЗ-13 выпускалась в трёх вариантах: стандартном (чёрная, коричневая, бежевая, а в последнее время и экзотических цветов), электрифицированном (с батарейками в багажнике и «горящими» от них фарами) и «олимпийском». Первые две имели собственные коробки, а третья – с олимпийским медвежонком на заднем окне – отдельную коробку, кажется, не имела (как и модели на базе ГАЗ-13 – кабриолет, пожарный и свадебный). Две разные коробки были и у модели автомобиля ГАЗ-14. По фотографиям на коробках одну из них условно можно назвать «Московской» (на задней стенке – виды Москвы в черно-белом варианте), а вторую – «Горьковской» (на задней стенке – цветные фотографии родины ГАЗов). Сами модели практически не отличались друг от друга, разве что немного дисками колес.

Моделей других ли-

музинов – ЗИЛ-115 и ЗИЛ-117 – имели каждая только по одному варианту коробки. Для номерных моделей с антеннами упаковки были более яркими. Упростили модели, ухудшились и коробки. В некоторых даже отверстие для сохранности значка «ЗИЛ» отсутствовало.

Не отличались особым разнообразием упаковки моделей семейства РАФ-2203. Для них характерны два (ранний и более поздний) очень похожих варианта коробок. Сначала коробки изготавливались из более плотного картона и имели рисунок на лицевой стенке, а сама модель крепилась к пластмассовой подставке. После 1980 г. на днище коробок появилась надпись «... обеспечивали игры XXII Олимпиады...» (а на более ранних выпусках была надпись «... будут обеспечивать...»). Это знает не каждый, но далеко не каждого коллекционера интересуют такие «изюминки».

Большим разнообразием не отличались также и упаковки моделей автомобилей Ульяновского производства УАЗ-469 и УАЗ-452В, однако они имели собственные разные коробки. В начале 90-х годов XX в. эти модели предлагали в разобран-



ном виде в качестве конструктора. Упакованы они были в примитивные коробочки.

С появлением модели УАЗ-469 с тентованным прицепом мы увидели ещё одну довольно длинную оригинальную коробочку. Позже появилась также модель с прицепом-кухней, не получившая «родной» коробочки.

Заслуживает внимания и упаковка моделей Руссо-Балт, которая эволюционировала вместе с этими моделями. Так, на картинке первых коробок (на задней стенке) изображён автомобиль, а рядом красуется грустная барышня, стилизованная под 70-е годы XIX в., перед которой на столе аккуратно расставлены выпускаемые в модели «Москвичей» (модели те же, что и на старой единой коробке



для «Москвичей», только барышня помоложе). Нам приходилось слышать о том, что был ещё один, более ранний вариант упаковки. Однако со временем появились новые модели, и коробки вновь переделали. Два вида моделей с кузовами «дубль-фаэтон» и «ландоле» разместили в коробках одного типа – коричневых, а три других с кузовами «торпедо», «лимузин-берлин» и «лимузин» – в коробках другого типа (синих или фиолетовых). У более ранних моделей внутри коробок вырезались отверстия для задних фонарей. Когда эти фонари перестали устанавливать на модели, «пропали» и отверстия.

Для модели под номером А32 (Руссо-Балт с кузовом «лимузин») выпустили небольшую партию пластмассовой упаковки с прозрачным колпачком оригинальной формы. Но процесс термопечати, используемый для надписи фольгой, так и не освоили и от него отказались (было много брака из-за непропечатывания названия модели). Жаль, получи-





ку.

Грубоватые модели ЗАЗ-966 московско-го «Прогресса» имеют и соответствующие «гаражи». Кроме наиболее распространённой упаковки зеленого цвета встречается и упаковка синего цвета. Другое дело, у саратовского собрата – одной из наи-

более желанных заводских моделей ЗАЗ-968. Во-первых, модель более красивая, во-вторых, коробка выглядит приличней.

НАМИ-1 в виде модели выглядит также довольно грубо, зато коробка – вполне престижно (пластмассовая подставка, прозрачный колпак). Её отличает уникальная особенность – под моделью к подставке прикреплён сложенный тент. Получается как бы две модели в одной коробке: с тентом и без тента.

Необходимо упомянуть модель первого советского автомобиля ГАЗ-А, упакованную в одну, но вполне красивую коробку. Появившиеся позднее две пожарные модели на его базе получили ту же упаковку, но немного обрезанную.

Теперь обратим наше внимание на такого крупного производителя моделей, как казанский «АРЕК» (теперь – «Электрон»). У первых моделей автомобилей КамАЗ коробки были бумажные, но зато красочные. Затем появились ещё две, более красивые. К ним следует отнести и коробку олимпийского варианта. Заметим, что у небольшой части упаковок первых вариантов прозрачное «окошко» пришивалось ниткой к самой коробке, а у другой – приклеивалось, как это делают и в наши дни.

Надо сказать, что модели КамАЗ-5511 на первых порах кроме бумажной имели и пластиковую упаковку, но несколько не доработанную: модели утопали в черном нижнем основании и были хорошо видны только сверху. А совсем недавно, собирая материал для этой статьи, удалось обнаружить ещё один оригинальный вариант ранней упаковки. Она, наверное, единственная, которая позволяет видеть модель со всех сторон. Но коробкой её назвать можно только условно – прозрачный футляр из тонкой пластмассы напоминает упаковку для тортов. Куплена эта модель была когда-то в Москве, в... книжном магазине.

К концу 1980-х гг. для завода «Электрон» наступают пора расцвета. Практически для всех моделей заводскими специалистами были разработаны новые оригинальные пластиковые упаковки, разбитые на несколько групп и унифицированные по габаритным размерам моделей. На каждый автомобильчик наклеивались снизу на основание ярлычок, а сверху – разноцветная полоска с названием модели. Если вначале модель крепилась к основанию при помощи лески, то вскоре её заменили защёлки. Некоторые крышки имели свои украшения.

Например, на модели КамАЗ-4310 RALLY была наклейка с



картой Северо-Восточного побережья Африки, где проходило ралли «Objectiv Sud», а в честь юбилея образования Татарской республики какое-то время на коробках «золотыми» буквами ставили надпись «70 лет ТАССР».

Бортовые модели КамАЗ-5320 имели три «гаража»: два (с надписью «Запчастьэкспорт») занимал бортовой грузовик и один – модель с тентом.

Для самой длинной отечественной модели КамАЗ-5410 с полуприцепом ОдАЗ-9370 была разработана специальная упаковка: без



окошка и достаточно примитивная по сравнению с другими, хотя и ярко оформленная. Но положение было исправлено, и коробка приняла надлежащий вид. Для моделей с тентом коробки, естественно, сделали повыше.

Финансовые неурядицы в начале 90-х годов XX в. сказались и на производстве моделей. Прозрачные колпачки заменили непрозрачными (в основном белыми, хотя встречаются и другие цвета, например, оранжевый). Но и они вскоре были заменены синими картонными коробками, также подогнанными под габариты разных моделей КамАЗов. Прозрачное окошко, картинка прототипа или модели отсутствовали, а сверху на коробке был перечень нескольких модификаций. Рядом с названием в отдельной графе просто ставилась «птичка» или «крестик» и от руки дописывалось, например, «Камуфл.».

Постепенно положение нормализовалось. Появилась коробка с окошком и изображением на задней стенке камуфлированного автомобиля КамАЗ-4310 и одного из его спортивных вариантов. Еще к этой «полосатой» серии коробок можно отнести упаковки для моделей

с низким полом – для РАФов и Руссо-Балтов). Правда, в этом есть и положительный момент – эти коробки более просторные, в них лучше видна сама модель. Но, по нашему мнению, они больше подходят для магазинных витрин, а не для домашних коллекций. Принадлежность модели к той или иной серии «выдает» только наклеенная в правом нижнем углу узкая полоска с названием базовой модели (а нередко и она отсутствует). А на саратовском «Тантале» по-прежнему используют старые коробки. Их до сих пор привозят из Санкт-Петербурга. Не хотят тратиться на новую упаков-





КамАЗ-53212, КамАЗ-5325 с тентом и для контейнеровоза.

Модель сельскохозяйственного самосвала КамАЗ-55105, разработанного в то же время, была помещена в отдельную картонную коробку (на её задней стенке изображён аксонометрический рисунок автомобиля), в целом по стилю напоминающую серию коробок к моделям автомобилей ЗИЛ-131 и Урал-4320.

Теперь, когда все проблемы остались позади, начался выпуск новых моделей в специально разработанной для них упаковке. Так, например, сделали красивые «гаражи» (серия с «человечком» на лицевой стороне) для само-



свала КамАЗ-5511 с закрывающимся задним бортом, пожарного ЗИЛ-131, бортовых ЗИЛ-131 и Урал-4320 с тентами (сейчас условно можно считать, что старые коробки использовались для бортовых автомобилей без тентов, что и изображено на их задней стенке).

В последние годы завод выпустил еще несколько новинок в коробках нового дизайна – это Урал-4320 в варианте «UN» (от бывшей коробки отличается только надписями), двухосные КамАЗ-4326 и Урал-43206, самосвалы Урал-5557 и Урал-55571, бортовой КамАЗ-43105 с тентом, пожарный и бортовой МАЗ-



7310. Хотя, если быть точным, для бортового МАЗ-7310 были сделаны две коробки, но с отличающимися друг от друга рисунками (машины на фотографиях на фоне различного пейзажа «смотрят» в разные стороны). С новыми картинками на коробках предлагались также модели КамАЗ-4310, КамАЗ-53212 и КамАЗ-5410 с тентованным полуприцепом ОДАЗ-9370.

Необходимо отметить, что на всех последних коробках указан каталожный номер, который был присвоен каждой модели только в 2001 г. Например, модель автомобиля ЗИЛ-131 с тентом получила номер EL-02006 (а сама модель наконец-то стала изготавливаться с правильной облицовкой радиатора). Еще одна немаловажная деталь упаковки «Электрона»: в каждую коробку с моделью вкладывается специальный ярлычок с названием модели и другими данными (поскольку, например, модель автоцистерны на шасси ЗИЛ-131 своей коробки не имеет, то хотя бы так можно идентифицировать отдельные «гаражи»). Подобные ярлычки были и у некоторых моделей (например, УАЗов, ГАЗ-14, АМО-Ф-15) других заводов.

Стоит отдать должное и менее крупным производителям масштабных моделей. Так, например, «Русская миниатюра» не поскупилась на коробки для своих моделей автомобилей ГАЗ-66 и маленького «головастика» УАЗ-452Д: каждая модель имела по четыре разных коробки.

По-своему оригинальные коробки имели «ЛОМОВские» модели. Привнесенные к пластмассовому основанию, модели помещались в картонные «гаражи». С появлением фирмы «ЛОМО-АВМ» первоначальная серия из шести пожарных автомобилей выросла в очень солидное семейство самых различных модификаций на базе автомобилей ЗИС-5 и ЗИС-6, а потом и ГАЗ-АА и ГАЗ-ААА. Упаковка для них характеризовалась однообразным дизайном.

Однообразный дизайн картонных коробок закрытой конструкции распространялся и на все три вида «полупороков» ещё одного производителя масштабных моделей – ленинградский завод «Двигатель». Хотя на некоторых упаковках и стоит Знак качества, ничем особенным модели, увы, не отличались. Но были и приятные моменты,

когда модели продавали в прозрачных пластиковых коробочках. Сверху к коробочке крепилась бумажная лента с названием модели.

Исключение составляла модель микроавтобуса РАФ-977,

имевшая три варианта упаковки: зелено-белую картонную (впоследствии бумажную) непрозрачную; оранжевую картонную с «окошком» и прозрачную пластиковую с подставкой, которая была унифицирована с упаковкой «полупороков» (в каждую коробку можно поставить и любую свою модель). Первые модели изготавливались со вставными фарами и задними габаритными огнями; а также с резиновыми колёсами; на некоторых моделях диски колес



были закрыты (судя по надписи на днище они шли на экспорт).

В ранг дорогих и престижных возвела изначально свои модели запорожская фирма «МиниКлассик». Прозрачные футляры с чёрной матовой подставкой сыграли не последнюю роль в привлечении покупателей. В последнее время фирма предлагает модели в коробках слегка обновлённого дизайна – под более прозрачными колпачками, но «пропавшее» крепление колпачка к подставке отнюдь не способствует сохранности моделей при транспортировке.

Разнообразить предлагаемую продукцию стараются и небольшие модельные фирмы. Некоторые специально делают качественную красивую упаковку. К таким фирмам можно отнести «Русскую коллекцию».

Уманские ЗИЛ-4331 (точнее ЗИЛ-169Г, прототип ЗИЛ-4331) имели два вида коробок для всех своих моделей: бортового грузовика (с тентом и без него), бортового с бортовым



ПОД ЗНАКОМ ЗУБРА: «ПЯТИСОТОЕ СЕМЕЙСТВО»

Рустэм ИСМАГИЛОВ,
г. Минск (Беларусь)

ДЕФИЦИТНАЯ ЦИФРЬ

После окончания Великой Отечественной войны в автостроительной отрасли в системе присвоения численно-цифровых индексов машинам новых разработок, был наведен относительный порядок. Царившая до этого полная анархия привела к тому, что два первых автогиганта – «ГАЗ» и «ЗИС» – использовали одни и те же индексы для обозначения своих машин. Путаница в этом деле создала определённые неудобства для эксплуатирующих предприятий и заводов-смежников.

В чертёжном хозяйстве не принято присваивать деталям обозначения, содержащие буквы. Готовые детали и комплектующие клеймятся и маркируются только цифрами. Поэтому совпадение первых цифр на деталях разных автомобилей не позволяло с ходу определить их принадлежность. Пугали запчастями в автохозяйствах даже кладовщики, хотя типаж машин был не столь велик и ЗИС-6 не был похож на ЯГ-6.

По новой системе «ГАЗу» дали возможность «добивать» первую сотню. «ЗИС» начал осваивать ряд чисел начиная с 101, а



КДС-70. Кислорододобывающая станция на базе шасси МАЗ-200. (Калининградская обл., август 2001 г.)



Модель КДС-70 (Киммерия)

«ЯАЗу» на перспективу выделили шифры от 200 и выше. Последний завод для обозначения своих машин использовал только малую часть нового числового ряда. Больше индексов использовалось для маркировки дизелей ЯМЗ, а часть «грузовиковых» индексов досталась «по наследству» «МАЗу» и «КрАЗу».

В Минске очень быстро оприходовали первые десять чисел «двухсотого» разряда для обозначения как серийных машин, так и опытных разработок, часть которых осталась в чертежах. Начиная с номера «210» была уже «чужая вотчина».



МАЗ-200Д (1957), грузоподъёмностью 8 т для перевозки мальков промысловых рыб

Учитывая это, главк отрасли разрешил заводу «расколоть» пятую сотню индексов для обозначения новых комплектов чертежей. Круглая цифирь «500» была оставлена как резерв, а первым в работу в 1949 г. было запущено красивое число «525», которое конструктор Б.Л.Шапошник использовал для обозначения 25-тонного самосвала-гиганта (о нём и его машине см. «Автомобильный моделизм», № 1 за 2000 г.).

Новое семейство полноприводных автомобилей капотной схемы с использованием узлов и агрегатов МАЗ-200 решили обозначать с индекса «501», тем более, что проектно-конструкторские работы начались в канун 1951 г. Изначально новый дизельный тяжёловоз предназначался для службы в армии (колёс-

ная формула 4х4). Но произошедшие вскоре события значительно ускорили создание «гражданского» варианта вездехода, который первым попал на конвейер.

ДВИЖУЩАЯ СИЛА ИСТОРИИ

5 марта 1953 г. умер Сталин. Эта весть прежде всего всколыхнула огромную систему исправительно-трудовых лагерей СССР. Последовавшие в них восстания мастерски описаны А.Солженицыным в «Архипелаге ГУЛАГ». Лесоповалы и рудники, на которых использовалась даровая рабочая сила сотен тысяч заключённых, прекратили работу на долгие месяцы. С бунтами и волнениями в конце концов удалось справиться. Но последовавшая вскоре амнистия окончательно сбита с ритма поставку деловой древесины всем отраслям народного хозяйства. Залихорадило великие стройки коммунизма, такие как гигантские ГЭС. Стали отодвигаться сроки сдачи промышленных объектов – не хватало досок для опалубки под заливку железобетонных сооружений, у железнодорожников возникли проблемы со шпалами, у связистов и электриков – со столбами, у шахтёров – с крепежной стойкой для подпора кровли новых проходок и штреков. Даже работа разведрезидентуры, добывающей военнотехнические секреты на Западе, оказалась под угрозой срыва. Тогда нефтяные поля Сибири ещё не были открыты, и единственным надёжным источником поступления твёрдой валюты был экспорт ценных пород древесины и прежде всего – лиственницы.

Самым узким местом в цепочке вывоза хвойных длинномеров из тайги были два первых этапа: выволакивание (трелёвка) стволов из лесной чащи до дороги и последующая их доставка до ближайшего порта, лесосплава или железнодо-

Самосвал с боковой разгрузкой МАЗ-506 (1956) (грузоподъёмность 6 т, колёсная формула 4х4)



Самосвал-зерновоз МАЗ-206 с прицепом МАЗ-5237



НОВАЯ ВЕТЬ

И вот 4 ноября 1953 г. из экспериментального цеха Минского автозавода выехал первый автомобиль-лесовоз, а чуть позже – ещё три таких же автомобиля. С апреля следующего года четыре опытных образца «пятьсот первого» начали проходить эксплуатационные испытания здесь же, в Белоруссии, в Червеньском лесопромхозе. Особенно трудно пришлось в многоснежную зиму 1954/55 г. Новые МАЗы были единственными машинами, которым удавалось преодолевать суг-

Модель МАЗ-200В с полуприцепом-панелевозом (Москва)



робы высотой до 80 см и протяжённостью до 30 м. Приходилось делать три-четыре осаживания назад для разгона. И это со штабелем древесных хлыстов длиной 25–30 м, уложенных в 15-тонный пакет на двухосный прицеп-ропуск, сконструированный в ЦНИИ механизации и электрификации лесного хозяйства. Серийно этот прицеп-ропуск затем выпускался Тавдинским механическим заводом под маркой 2-Р-15.

Тем временем на заводе готовилась ещё одна линия плавного конвейера для сборки новых этажных машин, а конструкторы дорабатывали лесовозы, которые за год на испытаниях накатали по 20 000 км. С 18 декабря 1955 г. серийные **МАЗ-501** пошли с конвейера завода напрямую на бескрайние просторы Сибири и Урала. Выпуск автомобилей продолжался до 1965 г., в ходе которого машина претерпела всего одну модернизацию. С 1962 г. на **МАЗ-501Б** стали устанавливать четырёхтактный дизельный двигатель ЯМЗ-236 вместо двухтактного ЯАЗ-204В.

Несмотря на то, что эти лесовозы выпускались в тысячах экземпляров, до наших дней сохранился всего один экземпляр, заботливо сохранённый одним из эстонских коллекционеров-энтузиастов старой автотехники. Удел остальных – металлолом, затем мартеновская печь.

Был бы рад услышать от читателей из восточных регионов России, что это не так и что где-то ещё сохранились наши первые лесовозы.



Модель МАЗ-200В с полуприцепом-цистерной (Москва)

рожной станции. До начала 1950-х годов эта операция осуществлялась в основном гужевым транспортом.

В прорыв были брошены лучшие силы машиностроителей. В кратчайшие сроки



МАЗ-200 в роли панелевоза

осваивается выпуск бензопилы «Дружба». В Ленинграде, в закрытом КБ Ж.Я. Котина, известном своими разработками тяжёлых танков КВ и ИС, создаётся трелёвочный

Модель МАЗ-200В (Студия КАН)



Модель МАЗ-200В с полуприцепом-панелевозом НАМИ-790 (Киммерия)

Модель МАЗ-200В (Губских)



трактор КТ-12, массовое производство которого после значительной модернизации осваивается на Минском тракторном заводе.

Несмотря на слабенький 36-сильный газогенераторный двигатель эта машина стала хорошей подмогой поредевшим рядам зеков-лесорубов. Оставалось только решить проблему с автомобилем-лесовозом.



МАЗ-200В с полуприцепом-топливозаправщиком МАЗ-5216

АТМ-200 на базе МАЗ-200. Использовалась для борьбы с гололёдом на взлётных полосах военных и гражданских аэродромов (генератор горячего воздуха — авиадвигатель ВК-1, отработавший свой лётный ресурс)



ДВУХОСНЫЙ ТЕРМОЯДЕРНЫЙ НОСИТЕЛЬ

4 марта 1959 г. на вооружение только что созданных Ракетных войск стратегического назначения была принята баллистическая ракета средней дальности Р-12, разработанная под руководством выдающегося конструктора Михаила Янгеля. Именно Р-12 стала первой отечественной массовой ракетой, она же поставила рекорд долголетия, находясь в строю более тридцати лет. По крайней мере, половину этого срока в одном строю с ней стоял и скромный МАЗ-502, входивший в состав ракетного комплекса как один из важнейших его элементов.

Кратко о технических характеристиках ракеты: длина и диаметр корпуса ракеты — 22 и 1,65 м, максимальная стартовая масса — 41,7 т, дальность полёта — до 2000 км. Первая наша ракета с термоядерным боезарядом имела моноблочную отделяемую головную часть в виде конуса из тугоплавкого металла (длиной около двух метров и массой 1,6 т) мощностью в 1 Мт, увеличенную позже в тех же габаритах в два раза, содержащую энергию, достаточную для уничтожения любого европейского города с населением более миллиона человек. Этот конус был долгое время главным грузом первых дизельных минских вездеходов образца 1956 г.

Первый ракетный комплекс стратегического назначения мобильным можно было на-

звать условно. Это только на парадах в столице мощные гусеничные артиллерийские тягачи АТТ и восьмиколесные МАЗ-535 прокатывали по Красной площади ракеты Р-12 с пристыкованной головной частью.

На боевом дежурстве в воинских частях ракеты находились в укрытии. С пустыми баками без боеголовок они были закреплёны в длинных прицепах с тентом на десяти стойках. С их вывозом на боевые позиции вполне справлялись обычные КрАЗ-214. Прицеп служил жёстким элементом, с помощью которого специальный установщик на базе одноосного тягача МоАЗ-529В поднимал и фиксировал на стартовом столе весьма хлипкую ракету. Перед этим к ней пристыковывали боеголовку с помощью МАЗ-502 с удлинённой грузоплатформой и тентом на семи стойках-дугах, служившим для укрытия боеголовки и небольшого портального крана. В комплекс также входили три заправщика: для топлива, окислителя и пускового горючего. В их роли иногда выступали специально оборудованные МАЗ-535. Но чаще это были стационарные цистерны, так как большинство пусковых установок находилось от храни-

лищ ракет на расстоянии не более 200 м. Обычно в ракетном полку было 5–8 наземных пусковых установок, 11–14 транспортных средств, 6–7 установщиков и 45–52 ёмкости для хранения топлива.

По тревоге на подготовку к старту уходило до трёх часов, да и уязвимость таких ракетных комплексов была велика. Поэтому со временем Р-12 уступили место ракетам Р-12У шахтного базирования и надобность в обслуживающей их автотехнике отпала. Но если судить

Седельный тягач МАЗ-501 (4x4) (наибольший вес буксируемого полуприцепа с грузом 15 т. Собственная масса 7,6 т)



Модель МАЗ-200 с полуприцепом-фургоном ОдАЗ-860 (Киммерия)



МАЗ-200В с полуприцепом-фургоном ОдАЗ-860

по приведенным в печати цифрам, на 600 выпущенных промышленностью ракет Р-12 МАЗ должен был «передать» войскам примерно столько же транспортёров боеголовок. В обычных строевых частях, по воспоминаниям старожилов, МАЗ-502 не использовались. С задачей перевозки личного состава вполне справлялись ЗИС-151 и ЗИЛ-157, да не-

редко и двухосные ГАЗ-63. Поэтому представленные в



Модель МАЗ-502 (Киммерія)



МАЗ-502А (4х4)



Лесовоз с коником МАЗ-501 (1953)



Модель лесовоза МАЗ-501 с прицепом-ропуском (Студия КАН)

статье на фото [МАЗ-502](#) и [МАЗ-502А](#) с лебёдкой и стандартной грузовой платформой с тентом на пяти стойках следует рассматривать как опытные машины первых выпусков.

МАЛОСЕРИЙНЫЕ И ЕДИНИЧНЫЕ

Боеготовность Советской Армии «поддерживали» и другие двухосные полноприводные автомобили Минского автозавода выпуска пятидесятых годов прошлого века. Так, у автора статьи

Армейский МАЗ-502 (1956–1966). Обязанность транспортировки в металлическом кузове 4 т груза или 32 чел. личного состава.



Модель МАЗ-502 (Москва)

есть сведения, что в Ракетные войска поступали [МАЗ-501В](#) и [МАЗ-502В](#) – седельные тягачи, переделанные из лесовоза и грузовика соответственно. Они использовались для буксировки полуприцепов ОДАЗ,



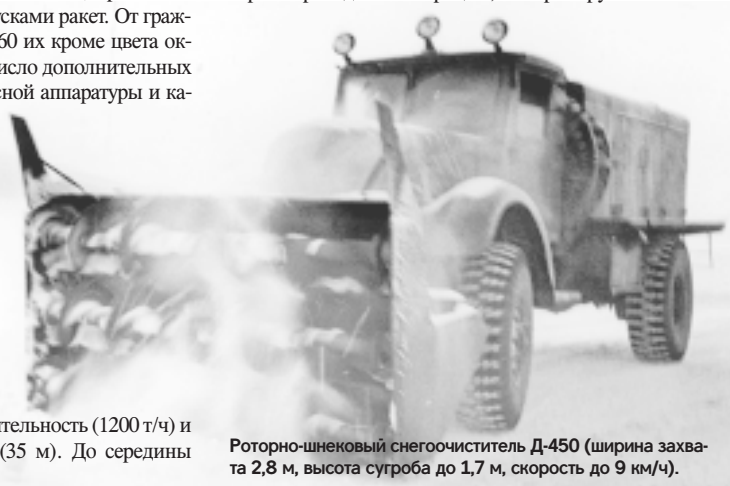
1980-х годов готовность ВПП зимой к полетам тяжёлых сверхзвуковых бомбардировщиков Ту-22 на авиабазе «Мачулищи» под Минском обеспечивало несколько [Д-450](#). Они работали в паре с аэродромными тепловыми машинами [АТМ-200](#), осушающими бетонку во избежание образования гололёда (наледи). В качестве базового шасси для этих машин использовался грузовик МАЗ-200.

В ряд полноприводных «пятисотых» вклинился самосвал с боковой разгрузкой [МАЗ-506](#) (колёсная формула 4х2). Его появление было обусловлено началом «целинной эпопеи». Первый опытный вариант самосвала-зерновоза с увеличенным деревянным кузовом и двухсторонней разгрузкой появился ещё в 1954 г. Он имел индекс «206», но в серию не пошел. Автомобиль мог буксировать двухосный прицеп с деревянным самосвальным кузовом и задней разгрузкой. Однако в колхозах для вывоза урожая сумели обойтись обычными бортовыми ГАЗ-51, приспособив для их быстрой разгрузки на элеваторах простейшие эстакады-опрокидыватели.

К «боковику-самосвалу» вернулись через год, когда понадобилось обеспечить строителей гидроэлектростанций новой техникой. Так как при перекрытии рек плотиной из глыб скальной породы большое значение имеет быстрота проведения операции, то сброс груза без

доработанных для войсковых целей. Возможно, это были телеметрические станции, предназначенные для слежения за пусками ракет. От гражданских фургонов ОДАЗ-860 их кроме цвета окраски отличало большее число дополнительных дверей и люков для выносной аппаратуры и кабелей.

На расчистке аэродромов и магистральных дорог долгое время использовались роторно-шнековые снегоочистители [Д-450](#) (производства минского завода «Дормаш»), также созданные на базе шасси МАЗ-502. Уступая в размерах и массе Д-902 на базе шасси Урал-375Е, они имели такую же производительность (1200 т/ч) и дальность выброса снега (35 м). До середины



Роторно-шнековый снегоочиститель Д-450 (ширина захвата 2,8 м, высота сугроба до 1,7 м, скорость до 9 км/ч).



Модель МАЗ-502 (Данилов, Пермь)

маневрирования задним ходом обещал дать значительный выигрыш во времени.

Новый вариант самосвала получил компактный кузов усиленной конструкции и в отличие от зерновоза два подъёмных гидроцилиндра. Передняя и задняя неподвижные стенки кузова имели скосы, уменьшавшие его ёмкость, но придававшие большую жёсткость всей конструкции. В освободившийся объём за кабиной удалось втиснуть запасное колесо.

Однако в последний момент гидростроители отказались от использования таких самосвалов. Поджимали сроки, и руководство строительства гидроэлектростанций просто испугалось, что

машины будут недостаточно надёжны в эксплуатации. Несмотря на то, что МАЗ-506 не пошел в производство, его самосвальной платформой заинтересовались на предприятии «Мосавтотранс», которое чуть позже основали принадлежащие ему МАЗ-205, а потом и МАЗ-503 такими кузовами.

ПРИОРИТЕТ КОНСТРУКТИВА

Модным сейчас словечком «конструктив» характеризуют особенности технических решений, отличающие новые изделия от предшественников. Действительно, на МАЗ-501 и МАЗ-502, как на «кривой козе», удалось объехать всю планету в смысле воплощения идеи полного привода с неотключаемым передним мостом, принудительно блокируемым межосевым дифференциалом и делением крутящего момента между передней и задней осью в отношении 1 к 2. В успешной реализации новых идей конструирования внедорожников, бе-

зусловно, первое слово принадлежит ведущему специалисту «МАЗа» А.Х.Лефарову, которому удалось разработать оптимальную (по тому времени) схему трансмиссии и всей машины в целом. Однако идеальными вездеходами первые МАЗы не стали из-за слишком большой нагрузки на заднюю ось. Но по воспоминаниям водителей, которым посчастливилось управлять этими автомобилями, их проходимость и устойчивость на дороге в гололедицу была намного выше чем у обычных грузовиков.

Для моделлистов важно отметить, что хотя МАЗ-501 и МАЗ-502 предельно близки к двухсотовому семейству МАЗов по форме кабины, капота и оперения, вплоть до мелочей, тем не менее они отличаются общими пропорциями. (см. сравнительную таблицу основных размеров). Чтобы закончить тему капотных МАЗов, публикуем дополнительные фото машин двухсотового семейства.

Рекомендуемая литература:

1. Автомобили СССР: Каталог-справочник. – Чч. I и II. – М., 1963.
2. М. Блистинков и др. Минский автомобильный. Очерки. – Минск, 1972.
3. Л.М.Шугуров. Автомобили России и СССР. – чч. I и II. – М, 1993 и 1994.
4. А.В.Карпенко и др. Отечественные стратегические ракетные комплексы: Справочник. – СПб., 1999.

Основные размеры, мм	МАЗ-200	МАЗ-205	МАЗ-501	МАЗ-502	МАЗ-502А
Длина	7620	6080	6470	7150	7500
Ширина	2650	2638	2650	2700	2700
Высота	2430	2430	2650	<u>2725</u> 3025*	<u>2725</u> 3025*
База	4520	3800	4520	4520	4520
Колея передних колёс	1950	1950	1950	2030	2030
Колея задних колёс	1920	1920	1920	2030	2030

* – по тенту.

Великие люди и легендарные машины

Фантастические разработки, смелые эксперименты, несбывшиеся надежды

Минлауд Коллекция

История мирового автомобилестроения на письменном столе

Общероссийский журнал по истории техники
Второй год издания. 56 полноцветных страниц. Различная цена 20 руб.
Телефон редакции: (045) 363-91-01

Обзоры книжных новинок

Уникальные архивные фотоматериалы

Коллекционеры, собиратели, реставраторы — крупным планом

Tageskarte / 1 – Day Ticket

Bestimmungen und Form
siehe Rückseite. / For regula-
tions and forms see inside!



31.1. – 5.2.2002

Spielwarenmesse International Toy Fair Nürnberg

A photograph of two men standing in front of a display case. The man on the left is wearing a green blazer over a blue shirt and a striped tie. The man on the right is wearing a dark suit jacket over a white shirt and a dark tie. Both men are wearing identification badges. The display case behind them is filled with various items, including what appears to be a large, ornate object on the right side. The background is slightly blurred, showing other parts of the exhibition space.

Все фирмы перечислить невозможно, назовём наиболее известные: Schuco, NZG, Minichamps, Albedo, Brekinia, Wiking, Herpa, RIO, Solido, Exoto, Band, Revell, AutoArt, Vitesse, Maisto, Rietre, Schabak, Eligor, Bburago, Kyosho, Yat



Очень радушно принимали посетителей итальянцы из «RIO» и французы из «Eligor» – их модели всегда интересны. «RIO» пора-

A photograph showing three people standing in front of a trade show booth for RIO SNC. On the left is a woman in a dark sweater, in the center is a man in a dark suit, and on the right is a man in a light-colored sweater. The booth has a white top with the company name 'RIO SNC' in large red letters and two red square logos. The side of the booth is blue with white text that includes 'DI TATTARILETTI'. The booth is filled with various products on display.

Сpielwarenmesse International Toy Fair совершенно ясно доказывает тот факт, что несмотря на общий спад конъюнктуры (особенно после терактов 11 сентября) во всём мире растёт число коллекционеров, и ничто не может помешать стремлению людей собирать прекрасные масштабные модели.

ИСМ, СКЗФ, Звезда, Italeri, Моделнет, 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

АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ

(По итогам конкурса, проводившегося совместно журналами «Автопанорама» и «Формула»)

Ни для кого не секрет, что ежегодно в развитых странах проводятся различные автомобильные конкурсы, в которых выбирают лучший автомобиль года. Компетентное жюри, состоящее из представителей СМИ, выносит свой вердикт в отношении лучших. Вместе с тем условиями конкурса предусматривалась возможность для потребителей самим сделать свой выбор. В России подобный конкурс впервые был проведен в 2000 г. журналами «Автопанорама» и «Формула».

Второй всероссийский конкурс «Автомобиль года в России» проходил с 1 ноября 2001 г. по 1 февраля 2002 г. Инициатива его проведения была поддержана Российской ассоциацией автомобильных дилеров. По сравнению с прошлым годом количество полученных анкет от желающих участвовать в этом мероприятии значительно возросло: они пришли из 159 городов от 22 211 человек. Итоги конкурса подтверждены независимой исследовательской компанией «КОМ-КОН».

Конкурс в текущем году приобрел новую форму. Для его проведения была выпущена специальная брошюра, (распространявшаяся вместе с журналами «Автопанорама» и «Формула»), в которой, помимо информации о предстоящем событии, содержался полноценный каталог-классификатор всех официально продаваемых в России автомобилей. В подготовке конкурса принимали участие фирмы «Mobil», «Nivea» (генеральные спонсоры), а также представительства автомобильных компаний, оказавших помощь в работе по созданию каталога и классификации моделей. Параллельно принять участие в конкурсе можно было и через Интернет.

Идея проведения конкурса «Автомобиль года в России» как Приза читательских симпатий, по мнению его организаторов, подтвердила свое право на жизнь: «Люди, по-настоящему интересующиеся автомобилями, оценили уникальную возможность высказать свое мнение и проголосовать за автомобиль».

В дальнейшем планируется расширить рамки конкурса: в число категорий представляемых автомобилей будут включены спортивные купе и кабриолеты, официально представленные на российском рынке. Брошюра с условиями конкурса будет распространяться не только с журналами «Автопанорама», «Формула» (www.formula-one.ru), но и с другими изданиями (редакция нашего журнала также планирует принять участие в проведении конкурса).

Автомобильный рынок расширяется, россияне покупают новые иномарки. О том, чему они отдают предпочтение в приобретении автомобиля, говорят статистика и отчетные цифры продаж дилеров. А что изменилось в автомобильном менталитете россиян, на что они нацелены в будущем – это цель исследования конкурса.

Итоги конкурса «Автомобиль года в России»
Приз читательских симпатий

Класс А – городские автомобили

Победитель – **Ford Ka** (43,93%);
Второе место – Suzuki Wagon R+ (19,12%);
Третье место – Daewoo Matiz (17,29%).

Peugeot 206 (Norev)



Класс В – малый класс

Победитель – **Peugeot 206** (27,56%);
Второе место – Mercedes-Benz A-class (17,75%);
Третье место – Audi A2 (13,69%).

Класс С – малый средний класс

Победитель – **Peugeot 307** (16,34%);
Второе место – Ford Focus (13,29%);
Третье место – Alfa Romeo 147 (9,8%).

Класс D – средний класс

Победитель – **Mercedes-Benz C-class** (16,02%);
Второе место – Jaguar X-Type (13,77%);
Третье место – BMW 3-й серии (12,53%).

Класс E – бизнес-класс

Победитель – **BMW 5-й серии** (19,58%);
Второе место – Jaguar X-Type (14,64%);
Третье место – Mercedes-Benz E-class (14,37%).

Класс F – представительский класс

Победитель – **BMW 7-й серии** (39,88%);
Второе место – Mercedes-Benz S-class (29,85%);
Третье место – Jaguar XJ (8,74%).

Класс G1 – универсалы повышенной проходимости

Победитель – **Audi Allroad** (46,61%);
Второе место – Volvo Cross Country (20,49%);
Третье место – Subaru Legacy Outback (16,03%).

Класс G2 – внедорожники I группы (полная снаряженная масса до 2100 кг)

Победитель – **Toyota RAV4** (31,5%);
Второе место – Land Rover Freelander (19,04%);
Третье место – Nissan X-Trail (9,49%).

Класс G3 – внедорожники II группы (полная снаряженная масса свыше 2100 кг)

Победитель – **BMW X5** (24,92%);
Второе место – Toyota Land Cruiser (12,34%);
Третье место – Mercedes-Benz G-class (12,21%).

Класс H – минивэны/универсалы повышенной вместимости (УПВ)

Победитель – **VW Sharan** (17,58%);
Второе место – Citroën Xsara Picasso (12,29%);
Третье место – Renault Megane Scenic (11,37%).

Класс I – малые коммерческие автомобили

Победитель – **Citroën Berlingo** (27,17%);
Второе место – Peugeot Partner (23,37%);
Третье место – VW Caddy (22,74%).

Номинация «Новинка года»

Победитель – **BMW 7-й серии** (36,49%);
Второе место – Jaguar X-Type (7,82%);
Третье место – Mercedes-Benz C-class (7,56%).



Mercedes-Benz C-class (Schuco)



BMW 5-series (Minichamps)



BMW 7-series (Minichamps)



Audi Allroad (Minichamps)



Toyota RAV4 (J-collection models)



BMW X5 (Minichamps)



VW Sharan (Herpa)



Citroën Berlingo (Vitesse)





Автомобильный моделизм • 2/2002



Зачем собирать масштабные модели автомобилей? Возможно это забытое детство,



Renault Florida (Norev)

может быть излишек свободного времени или средств, наконец, просто дань моде?... Что в



Citroën AMI6 (Norev)

этом интересного? Зачем тратить бешеные деньги, забивать квартиру витринами, как в магазине, и усложнять свою жизнь?

В начале 60-х годов прошлого века, летом в



Renault Estafete Tourisme (Norev)

Центральном парке культуры имени Горького (в Москве) проходила выставка английских игрушек. Мы с отцом, отстояв длинную очередь, ока-



Rolls-Royce Silver Ghost (Matchbox)

запались в «игрушечном раю». Игрушек было очень много, и вдруг... мы остановились перед витриной с коллекционными машинками. Отец с трудом увёл меня домой.

При выходе с выставки можно было купить несколько масштабных моделей автомобилей. Сколько они стоили я не помню, мне тогда было 6 лет, но хорошо помню марки автомобилей: Rolls-Royce Silver Ghost, в масштабе 1:51, Austin, паровой каток и мотоцикл с коляской (не знаю марки и масштаба, к тому же на него у нас не хватило денег). С этих автомобилей и началось моё хобби – коллекционирование масштабных моделей автомобилей – и определилась профессия: я всю жизнь работаю на автомобильном транспорте.

На следующий год французские друзья подарили мне серию коллекционных автомобилей фирмы «NOREV»: Renault Floride, Estafette Tourisme, Citroën AMI 6, Peugeot 404 и Simca 1000. Все эти автомобили до сегодняшнего дня целы и составляют основу моей коллекции, которая насчитывает более 1000 автомобилей всего мира.

Помню начало продаж коллекционных автомобилей в масштабе 1:43 (наиболее любимых мной) по 3 руб. 50 коп. фирмы «CORGI TOYS» в Доме игрушек на Кутузовском проспекте. Мать на последние деньги покупала мне эти автомобильчики.

Помню в начале 1970-х годов толкучку по четвергам около Дома игрушек, которую регулярно разгоняли милиционеры. В советское время коллекционерам («спекулянтам») нельзя было собираться в элитном районе.

Помню начало производства советских масштабных моделей автомобилей – «Москвичей», «Волг», «Запорожцев», РАФов, Руссо-Балтов, ремейков «Политойс», пластмассовых грузинских автомобилей, моделей НАМИ-1 из Казахстана, грузовиков из Казани.

Кажется совсем недавно, а прошло лет десять, как мы узнали фирмы «Schuco», «RIO», «Brumm», «Solido» и многие другие, которые дают возможность стать обладателями прекрасных автомобилей Alfa Romeo, FIAT, Renault, Citroën, Maybach, Ford, Laurin & Klement и многих, многих других.

И хотя я не «новый русский», но имею в коллекции 70 моделей фирмы «Mercedes», включая Daimler Benz 1887 г., а также Mercedes 600 Pullman, на котором

ХОББИ НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Михаил КЛИМОВ



Peugeot 404 (Norev)

ездит наш Президент, около двадцати BMW разных моделей, автомобили «ЗИЛа», «ГАЗа», включая грузовики и автобусы, коллекцию Bugatti, Isotta-Fraschini, Hispano-Suiza, вплоть до ГДРовских Wartburg и Trabant.

Надеюсь, я не одинок в своём увлечении масштабными автомобилями-копиями, в изучении истории автомобиля и автомобильных фирм, биографии людей, которые посвятили созданию автомобилей свою жизнь.

Для тех, кто увлекается автомобильными моделями, я организовал специализированный магазин коллекционных масштабных автомобилей, где можно выбрать или найти предмет своего увлечения и пообщаться с единомышленниками. Надеюсь, мне удастся оказать помощь начинающим коллекционерам и объединить тех, кто занимается этим всю жизнь.



Simca 1000 (Norev)

**В МОСКВЕ
ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ
МАГАЗИН-САЛОН
ОТЕЧЕСТВЕННЫХ
И ЗАРУБЕЖНЫХ
КОЛЛЕКЦИОННЫХ
МОДЕЛЕЙ
АВТОМОБИЛЕЙ
РУЧНОГО
ПРОИЗВОДСТВА**

**Адрес магазина:
Москва,
ул. 1-я Останкинская, д. 55
(метро «ВДНХ»)
Торгово-деловой центр
«ОСТАНКИНО»,
зал «В», 2 эт., пав. 7.
Время работы:
с 10.00 до 20.00
(ежедневно)**



ЗИЛ-111Г

Александр ЛАЗАРЕВ

(г. Москва)

Фото из архива автора



Эпоха «Дейтройтского барокко», начавшаяся в начале 50-х годов прошлого века, была в самом разгаре, когда в 1956 г. на столичном «ЗИЛе» вручную был собран первый автомобиль нового семейства, названный ЗИЛ-111 (не надо забывать, что параллельно шёл выпуск уже устаревшего к тому времени ЗИС-110). К началу 1958 г., когда ЗИС-110 уступил своё место новой модели, стоодиннадцатый уже успел «засветиться» на мировой арене, получив Гран-При на международном автосалоне в Брюсселе. Новая модель 1958 года, а новая ли? Вспомним, ведь основные формы ЗИЛ-111 были заимствованы у 2-дверного Packard Caribbean 1953 года, и вот опять время упущено и надо догонять. Первые два года жизни ЗИЛ-111 чувствовал себя великолепно, но к 1960 г. весь автомобильный мир круто изменился – в моду вошли гранённые и рубленые формы. Большие брикеты стали стре-

1951–1952 гг. на автозаводе им. И.А.Лихачёва была проведена работа по модернизации внешнего оформления, внутренней отделки кузова и тормозов серийного автомобиля ЗИЛ-111А. В результате был создан автомобиль высшего класса ЗИЛ-111Г.

Модернизация включала также замену переднего и заднего оперения, установку четырёхфарного наружного освещения и изменение наружных сигнальных фонарей.

Модернизация внешнего оформления авто-

мобиля и внутренней отделки кузова проводилась без коренной переделки технологической оснастки. Новая внешняя форма автомобиля разрабатывалась в соответствии с существующими в то время тенденциями в оформлении автомобилей высшего класса.

В 1961 г. был изготовлен первый опытный образец

модернизированного кузова ЗИЛ-111Г на шасси ЗИЛ-111. Для этой цели использовали один из имеющихся в экспериментальном цехе автомобилей ЗИЛ-111, у которого в соответствии с макетом изменили переднюю и заднюю часть, облицовку боковины и другие детали. Изготовленный образец представили комиссии, в состав которой входили: А.Н. Островцов, А.А. Липгарт, А.М. Кригер, В.Ф. Родионов, Л.Н. Гусев и др. На основе критических замечаний, высказанных по поводу создания первого опытного образца, было принято решение о более радикальной модернизации внешнего вида автомобиля. С этой целью вновь изготовили макет (в масштабе 1:1), который был утверждён макетной комиссией, созданной Управлением автомобильной промышленности Мосгорсовнархоза.

В IV квартале 1962 г. были изготовлены три первых производственных образца автомобиля ЗИЛ-111Г. Им предстояло пройти краткие дорожные испытания для сравнения полученных результатов с данными ЗИЛ-111 (хотя сравнить их можно было и до выхода машин на испытания).

Несмотря на коренные изменения внешнего вида, габаритные размеры практически остались прежними, составив в длину и ши-



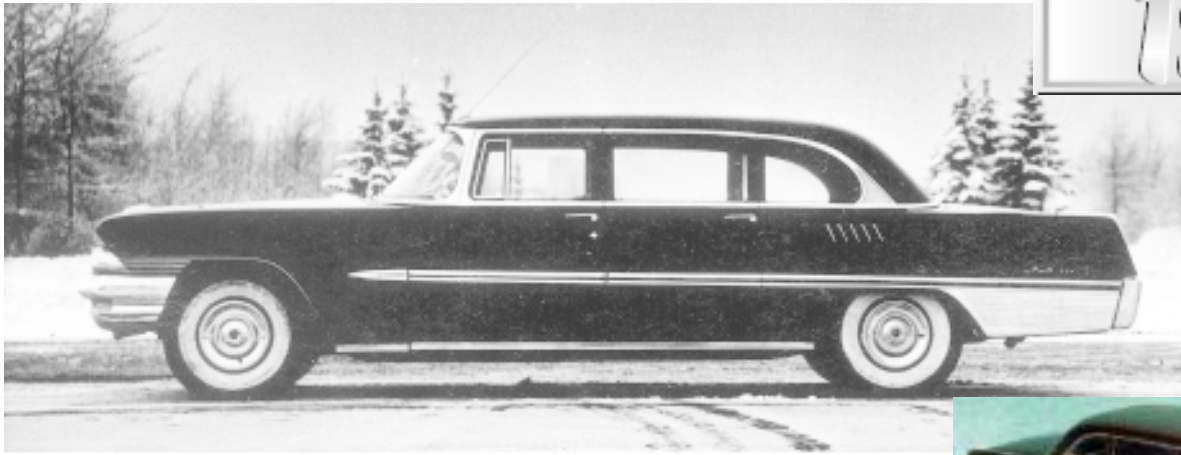
рину соответственно 6190 и 2040 мм против 6140 и 2040 мм у ЗИЛ-111. В результате изменения бамперов использование старого домкрата оказалось невозможным, и для ЗИЛ-111Г был спроектирован новый. Продублировали систему питания двигателя. Увеличили тормозные барабаны с 305 до 320 мм. Установили новый радиоприемник АПВ-60 Рижского радиозавода им. Попова.

В ноябре–декабре 1962 г. три автомобиля ЗИЛ-111Г, а также самый первый образец шасси «71» вышли на испытания. Первым подтверждением более совершенной конструкции стала обзорность, улучшившаяся в целом на 45%. Вторым удачным решением стало применение четырёхфарной системы освещения.

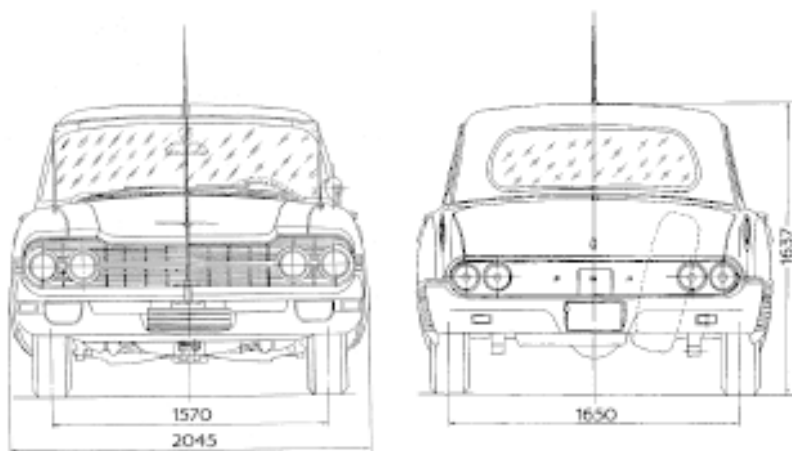
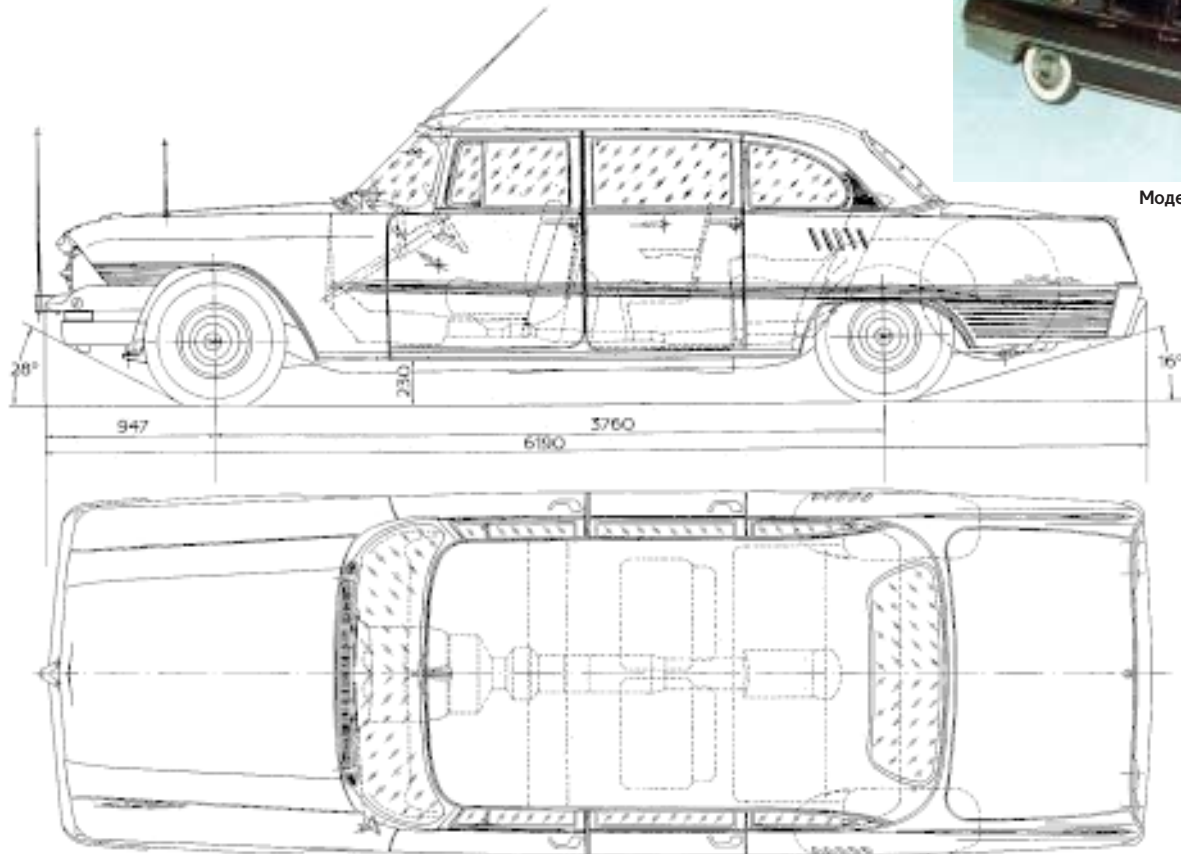
Система освещения ЗИЛ-111Г в сравнении с автомобилем ЗИЛ-111А имеет увеличенную мощность как дальнего (150 Вт), так и ближнего (100 Вт) света. Дальний свет достигается четырьмя фарами и даёт большее световое пятно, ближний свет – двумя самостоятельными фарами, имеющими отдельную от фар дальнего света регулировку, что позволяет сместить ближний свет несколько вправо от дальнего света. Таким образом, ближний свет в четы-



1:43



Модель в масштабе 1:43 от фирмы «АГД»



рѣхфарной системе создаѣт большую освѣщённость правой стороны дороги и меньшую ослепляемость встречных автомобилей, что, кроме того, существенно улучшает безопасность движения.

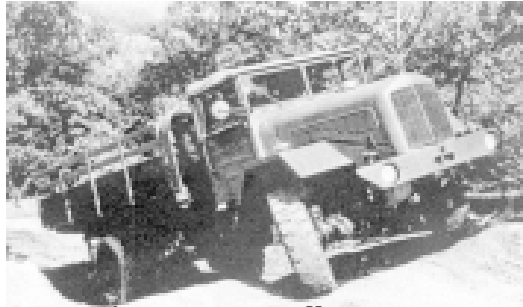
В 1963 г. ЗИЛ-111Г сменил ЗИЛ-111. Его жизнь оказалась недолгой, всего 5 лет. На смену «старой «Чайке» пришло новое семейство принципиально новых автомобилей ЗИЛ-114.



УРАЛ МНЕ ДРУТ, НО ИСТИНА ДОРОЖЕ

Получив 11-й номер за 2001 г., был приятно удивлён статье «Впервые на Урале по Африке». Вот бы «раскопать» побольше таких материалов, как правило, не включаемых в «официальную историю»!

Но, к сожалению, в статье имеется одна серьёзная неточность. Видимо, чтобы показать, как трудно в суданском конкурсе была завоевана победа Урал-375, написано – цитирую: «...новейший, из опытных партий, полноприводной двухосный Mercedes с дизельным двигателем, разработанный фирмой для поставок



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

Однако осмелюсь заметить, что победа «Урала» была предусмотрена заранее, т.к. Mercedes-Benz LG 315/46 – а именно этот автомобиль на снимках – никак не мог соревноваться с «Уралом» и заранее находился в положении аутсайдера. И вот почему:

– Урал-375 – автомобиль типа 6х6 с двигателем 180 л.с. создан в 1964 г. Вес – 7800 кг, имеет централизованную подкачку шин, блокировку центрального межосевого дифференциала;

– Mercedes-Benz LG 315/46 типа 4х4 с двигателем 145 л.с. разработан на базе коммерческого грузовика модели «315» в 1956 г. Вес – 7600 кг, централизованной подкачки и блокировки дифференциалов не имеет. Производство закончено в 1964 г.



Так что новейший «Mercedes из опытных партий» оказывается автомобилем старым, скорее всего со складов Бундесвера, использовавшего его в своё время, возможно, с нулевым пробегом, простоявшим не менее 5 лет. Это был не очень удачный автомобиль, закупленный Бундесвером в количестве примерно 6,5 тысяч, в то время как аналогичные MAN 630 (4х4) были закуплены тогда же в количестве 21-й тысячи. Так что судите сами, мог ли этот более слабый по всем показателям Mercedes соревноваться со значительно более мощным и специально созданным для преодоления бездорожья «Уралом»?

Всё это никак не умаляет превосходных качеств «Урала» как военного автомобиля, просто для соревнований с ним немцы могли бы выставить хотя бы трёхосный Магнус Юпитер 178.

«Mercedes-Benz» своё отставание в секторе автомобилей типа 6х6 устранил после 1974 г., когда купил фирму «Хеншель», имевшую в своей программе отличные шасси 4х4 и 6х6, которые немедленно были использованы для «мерседесов».

Л. Суславичюс



Добрый день! В одном из номеров журнала в рубрике «Наша почта» М.В. Самутин просит поделиться информацией об автомобиле КамАЗ-55105. Охотно это делаю. Правда, информации не очень много. Серийно эта машина никогда не выпускалась. Мне известна одна единственная фотография, которую с удовольствием вам посылаю. Кузов этой маши-

ны, действительно, имеет много общего с моделью КамАЗ-6517, как пишет автор, но в то же время у них разные козырьки над кабиной и верхний боковой борт. Есть и другие внешние отличия. Использовать кузов модели без переделки я бы не советовал. Что касается непосредственно КамАЗ-55105, то хочу обратить ваше внимание на то, что машина на фотографии не имеет централизованной подкачки колёс, характерной для КамАЗовских полноприводных автомобилей, и на ней установлена кабина с «высокой» крышей. Эти мелочи не соответствуют модели, выпускаемой «Элеком», но утверждать, что не было машины идентичной элеконовской модели, очень сложно. Могут только посоветовать коллекционерам, подвергающим свои модели конверсии, привести модель в соответствие с данной фотографией. По крайней мере, такой КамАЗ-55105 точно существовал в жизни.

Максим Шелепенков



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

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

Объём 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 несёт.

Для сокращения объёма объявления используйте следующие сокращения: ПП – почтовый перевод; САК – самоад-ресный конверт; К№ – номер по каталогу; М – масштаб; Ж – журнал; Б – брошюра; К – книга.

• Обмену модели серии «Road Legends» VW Karmann Ghia, Ford F100 (1:43) на другие модели импортного производства или продаж. Подробности с САК. Горшков Евгений. 307250, Курская обл., г. Курчатова, ул. Садовая, д. 4, кв. 264.

• Куплю очень дорого АМО-Ф-15 автобус (Алмата), VW, Renault 16, Autobianchi (Донецк), Fiat 124S (Москва), Fiat 850 (Сихарули), Lola T212 (Баку), ГАЗ-24 (Киев), Alfa Romeo 33 (Минск). Кузьмин И.В. 620028, Екатеринбург, ул. Заводская, д. 14, кв. 74.

• Куплю фотографии отечественной пожарной техники на выгодных для вас условиях. Говоруха А. Украина, 54018, г. Николаев, ул. 28-й Армии, д. 12, кв. 11 (e-mail: govor@air.mk.ua)

• Куплю (обменяю) чертежи ГАЗ-71, ГАЗ-47, ГАЗ-62 (капотный и бескапотный), Я-12 (вид снизу). Есть обменный фонд. Вол-

ков Ф.Ю. 308036, г. Белгород, ул. Будённого, д. 19, кв. 1

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:		Почтовый адрес _____
КУПЛЮ	<input type="checkbox"/>	
ПРОДАМ	<input type="checkbox"/>	
ОБМЕНЯЮ	<input type="checkbox"/>	
РАЗНОЕ	<input type="checkbox"/>	



КамаЗ-РИАТ-54212, конверсия (Дмитриев)



ЗИС-8С «Пожарная охрана», новый вариант окраски (МиниКлассик)



Варшава-221 (Киммерия)



Цистерна пожарная на шасси ЯГ-6 (Волчанецкий)



ГАЗ-66, моджахеды с крупнокалиберным пулеметом (RSM, Санкт-Петербург)



Волжанин-5270 (Киммерия)



ПАЗ-672 «Медицинская лаборатория» (ФИНОКО)



Санитарный автомобиль АС-66 (RSM, Санкт-Петербург)



Faun O.7 Aero Aufbau Ludevia (Vector-models)



ЗИС-5В «УЧЕБНЫЙ» (МиниКлассик)



ГАЗ-51П (Тула)



ЗИС-5В «АВАРИЙНАЯ» (МиниКлассик)



ЗИЛ-4333 (Миниград)



Лесснерь, почтовый. 1905 (CREDO)



ЗИЛ-431410 (Миниград)



ГАЗ-3309, аварийно-техническая (Компаньон-Модель)

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕКЦИОНЕРЫ!

В связи с большим количеством заказов «Мастерская Дмитриева» приносит Вам свои извинения за задержку в изготовлении моделей и за невозможность ответить на все Ваши письма.

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.



BRK54 Airstream Wanderer (1953)



BRK55A Packard Havfair (1951)



BRK57 Lincoln Continental Convertible (1960)



BRK58 Ford Falcon Sprint (1963)



BRK59 (Nash) Rambler Rebel (1957)



BRK61 Chevrolet Impala Convertible (1960)



BRK63 Plymouth Fury (1956)

ЗАРУБЕЖНЫЕ НОВИНКИ



BRK64 Ford Thunderbird (1959)



BRK66 Packard Partician (1966)



BRK67 Chrysler Imperial (1961)



BRK68 Chevrolet Bel Air (1954)



BRK69 Mercury Sportsman (1946)



BRK70 Dodge Wayfarer Coupe (1949)



BRK74 Cadillac Convertible (1947)



BRK75 Edsel Ranger Convertible (1960)



BRK77 Mercury 4door Commuter (1959)



BRK78 Stout Scarab (1956)



BRK79 Chrysler Imperial Convertible (1951)



BRK81 Pierce-Arrow 1601 (1936)



BRK82 DeSoto Adventurer (1959)



BRK84 LaSalle Coupe (1934)



BRK85 Chrysler New Yorker Convertible (1941)

Внимание!

Продается уникальная, самая полная коллекция моделей автомобилей в масштабе 1:43, изготовленных в СССР промышленным способом в период 1971–2002 гг. Коллекция отмечена в Книге Рекордов России в номинации «Самая полная».

Коллекция содержит все самые редкие, известные и желанные модели! Шанс купить такие редкости одновременно выпадает не часто. Все модели в идеальном состоянии, гармонично подобраны по цветам (многие представляют уникальные цветовые пары), имеют «родные» коробки (в том числе уникальные старые). К коллекции прилагаются редкие каталоги масштабных моделей «АВТОЭКСПОРТ» 1971–85 годов, календари и другие материалы (проспекты, открытки).

Ознакомиться со списком вы можете по адресу:

<http://members.tripod.com/~diatlenko/sale.html>

E-mail: diecast@chat.ru

Фотографии фирмы Brooklin Models
www.brooklinmodels.co.uk



прицепом (с тентом и без него) и условной автоцистерны. Возможно, что многообразие коробок связано с «модернизацией» моделей, в частности, заменой металлических бортов пластмассовыми. Правда, изменились и диски ко-



лес. А если ещё обратить внимание на запасное колесо, то можно говорить о трёх разных вариантах бортового грузовика.

Среди заводских моделей своим небольшим количеством выделяются представители сельскохозяйственной и строительной техники. К ним относятся: трактора К-701 «Киро-



вещ», МТЗ-82 «Беларусь», бульдозер ДЗ-107 и экскаватор ЭО-4321Б.

Многим известно, что ленинградский за-



вод «Спутник» производил три разные модели К-701 (с металлическим корпусом, металлическим корпусом и пластмассовыми деталями и с пластмассовым корпусом). Но далеко не каждому коллекционеру удалось собрать их все вместе, а уж поставить на полку в трёх разных коробках – тем более. Первую модель упаковывали в солидную коробку с окошком, а две другие – в простые картонные, но с разными надписями: «игрушка модель-копия» и «игрушка пластмассовая»; первая клееная, а вторая – скреплена металлической скобой. На одном из рисунков упаковки у трактора отсутствует задняя фара (практика показывает, что именно эта фара чаще всего отсутствует и на моделях – ломается и теряется).

Модели колёсного трактора МТЗ-82 «Беларусь» и гусеничного бульдозера ДЗ-117 сначала упаковывали в редкие теперь коробки финского производства, позже – в отечественные, встречающиеся до сих пор. На одной из «бульдозерных коробок» почему-то указано название «ДЗ-109Б». Мы видели и коробку, очень плотно обтягивающую саму модель (даже и коробкой не назовёшь). Конверсионные модели на базе «Беларусь», выпускаемые фирмой «Сомпанон», раньше «везжали» в свои родные, просторные «гаражи», сейчас – в обычные, унифицированные для всех моделей этой краснодарской фирмы. Да и сами трактора стали изготавливать только из пластмассы.

Отдельного рассказа заслуживают модели колёсных экскаваторов ЭО-4321Б. Они всегда были пластмассовыми, но тем не менее выглядят очень натурально и могут занимать почетное место среди других заводских моделей. Коробки для упаковки этих моделей встречаются редко. Нам известно, что часть этих красных колёсных экскаваторов продавалась... в полиэтиленовых мешках с изображением прототипа и названием предприятия. Жёлтые гусеничные модели этого экскаватора также упаковывали в «гаражи» от своих старших братьев.

Своя судьба была и у моделей автомобилей ЗИЛ каменец-подольского завода «Электроприбор». Кроме основных, имеющих почти у каждого коллекционера коробок для серии моделей ЗИЛ-130, следует выделить ещё три наиболее интересные:



– довольно редко встречаемый экспортный(?) «гараж» для модели автомобиля ЗИЛ-ММЗ-555, в котором для разнообразия можно держать модель более раннего варианта – с несколько примитивной решёткой радиатора (без отверстий и с имитацией фар);

– двойная коробка для самосвалов ЗИЛ-



ММЗ-4502 и ЗИЛ-ММЗ-555 (на коробке ошибка: надписи на лицевой стороне и нижней части коробки «поменялись» местами и только надпись сверху соответствует форме из пенопласта, вставляемой в коробку; картонной задней стенки коробка не имеет). Интересно, исправили ли впоследствии допущенную оплошность? А может быть как раз вместо этой и



появилась самая насыщенная моделями коробка, так называемая «тройная украинская»;

– многомодельный вариант коробки: внизу модель автомобиля ЗИЛ-130В1 с бортовым полуприцепом ОдАЗ-885, а сверху – упомянутые





выше модели самосвалов. Надписи на коробках (как и на коробке самого последнего варианта для муковоза), уже на украинском языке.

Единственный представитель моделей МАЗов «500-й» серии заводского производства – самосвал МАЗ-503. Нам известно как минимум три варианта кабин, но правильных окон нет ни в одном из них. А «гараж» вполне приличный. Бор-



товой собрат самосвала МАЗ-500 из-за распада Советского Союза «путёвку в жизнь» так и не получил. Изготовленные детали этих моделей дорабатывали сами коллекционеры. Но не всем уда-



лось их достать. А про коробки для бортового грузовика пока слышать не приходилось.

Серию МАЗов продолжили самосвалы и бортовые модели нового поколения, предлагаемые минской фирмой «Ансольтда». Коробки, в которые фирма упаковывала свои модели, про-



сторнее, чем были у её предшественника – фирмы «Модус-90». Но сортиментовоз или эвакуатор в эти коробки входят с трудом. На упаковку для полуприцепов вообще не тратились – сделали простые картонные коробки. В планах фирмы «Ансольтда» – ещё несколько модификаций на базе СУПЕР МАЗа. Авось, и новые коробки появятся.

Своеобразная серия коробок была изготовлена для моделей АМО-Ф-15 производства «Электрон» и «ЗИЛ» (Рославль). Автомобили 1924 и 1927 годов выпуска (с «брезентовой» и жесткой крышей кабины соответственно) имеют каждый свою коробку. Металлическая модель АМО-Ф-15 («ЗИЛ») выпускалась в двух вариантах: с имитацией кардана и без него. Для каждой модели была своя коробка, хоть и довольно примитивная (без окошечка). Почтовый фургон («Электрон») также имеет две разные коробки. Отдельно выделим алма-атинские «амошки». Коробки более или менее нормальные, а вот модели – нет. Сделаны они из пластмассы и выглядят скорее, как игрушки, зато какие варианты! Кроме бортового грузовика выпускались автобус и семиместный штабной автомобиль. А на базе заводских моделей изготавливались и разные конверсии (цистерны, пожарные автомобили и др.). Например, мастерская «МП-43» из Екатеринбурга свою продукцию «обжи-вала» в очень оригинальных коробках-контейнерах.

Модели военной техники выпускались скорее как образцы моделей или игрушки для детей в возрасте от 6–7 до 14 лет. Здесь и недостаточность детализировки, и погрешности в масштабах (хотя на некоторых коробках и писали, что «продукт выпускается под контролем Государственной приемки»). Одни и те же модели изготавливались на нескольких заводах (ПО «Арсенал» им. М.В.Фрунзе, приборостроительном заводе им. 50-летия Киргизской ССР). Отсюда и разнообразие коробок. Главное отличие моделей – цвет окраски (зеленый или коричневый с разными оттенками).

Как видим, практически каждая коллекционная модель имеет свою упаковку, используя которую, многие коллекционеры не разъединяют модели с родными «гаражами», а так и выставляют их на обозрение. В этом виде они производят большее впечатление.

Раритетность некоторых коробок объясняется тем, что немалое число коллекционеров их не ценит, просто выбрасывает или держит лишь для того, чтобы когда-нибудь с коробками модели будет легче продать. Конечно, свободно расставленные модели смотрятся интереснее, чем в узких коробках, перекрывающих, а иногда и вовсе



закрывающих сами модели. Чем коллекция солидней, тем больше места занимают и «гаражи». С одной стороны, хранение коробок в каком-либо подвале пагубно сказывается на картоне и с годами (ведь некоторым из них уже



более 30 лет!) они теряют свою привлекательность. С другой стороны, если на коллекцию долгое время падают солнечные лучи, коробки становятся почти бесцветными.

Вот и решайте, уважаемые коллеги-коллекционеры, как лучше и красивее обустроить свои «гаражи», чтобы этой красоты хватило на долгие годы.



В данной статье нам, конечно, не удалось рассказать о всём разнообразии упаковок для моделей автомобилей, выпускавшихся и выпускаемых на территории бывшего Советского Союза. К сожалению, есть и такие, о которых мы не смогли подробнее рассказать просто потому, что их нет в наших коллекциях. А может быть о неко-



торых мы и не подозреваем вовсе. Поэтому, если кто-нибудь из вас, дорогие читатели, располагает уникальными образцами коробок или корбочек, напишите о них, и мы вместе восполним белые пятна в истории жизни упаковок для масштабных моделей.

