

Дорого, но любо



Игорь Денисовец (www.denisovets.ru)
Архивные фото из коллекции автора.
Фото моделей компании DIP Models

В марте 2014 г. на прилавки отечественных модельных магазинов поступили сразу три варианта автопоезда в составе седельного тягача ГАЗ-51П и полуприцепа-контейнеровоза Т-213, выпущенные компанией «ДИП-Моделс». Желающие могут приобрести тягач и отдельно.

Первые снимки предсерийных масштабных моделей контейнеровозов были представлены производителем ещё в мае 2013 года. Модель создана на базе давно вышедших ГАЗ-51А того же производителя и потому сразу получилась очень удачной и узнаваемой, однако мелкие ошибки и недочёты исправляли до конца года. В итоге свет увидели два варианта тягача ГАЗ-51П разных лет выпуска и два варианта полуприцепа-контейнеровоза.

СОВЕТСКИЕ ИННОВАЦИИ

Если отталкиваться от прототипов, то первым по времени выпуска идёт тягач серого цвета – именно такие уже металлические кабины, но ещё с деревянными дверями, ставились на Горьковском автозаводе на грузовики «51-го» семейства, начи-

ная с 1949 года, когда было восстановлено производство на Запорожском металлургическом комбинате «Запорожсталь», поставлявшем на ГАЗ холоднокатаный стальной лист. Тягачи ГАЗ-51П, выпуск которых начался в 1956 году, разумеется, получили такие же кабины. На боковинах капотов машин имелась подштамповка «АВТОЗАВОД им. Молотова». Вскоре, не позднее первого квартала 1957 года, двери кабины стали цельнометаллическими штампованными (их легко отличить от предыдущего варианта по отсутствию большого количества заклёпок по периметру оконного проёма и двери), а уже летом того же года боковины капота получили новую надпись «Горьковский АВТОЗАВОД», поскольку бывший министр иностранных дел В.М. Молотов к этому времени попал в опалу. Именно к

периоду выпуска со второй половины 1957 года и относится модель тягача тёмно-зелёного цвета.

Как и все «51-е» машины, выпускавшиеся с 1955 года, седельные тягачи получили стояночный (как иной раз можно прочесть в литературе тех лет – центральный) тормоз барабанного типа. В кабине имелись отопитель и обдув ветрового стекла. В отличие от бортового грузовика ГАЗ-51П тягач имел укороченную в заднем свесе раму, дополнительный бензобак объёмом 105 литров на левом по ходу движения лонжероне рамы, гидровакуумный усилитель в приводе тормозов (впервые в отечественном автомобилестроении) и специальный вывод для тормозов полуприцепа. Учитывая характер

работы машины, было изменено передаточное число в главной передаче ведущего моста ($i=7,6$ против прежнего значения $i=6,67$, из-за чего уменьшилась до 60 км/ч максимальная скорость движения). Вертикальный кронштейн для запасного колеса нашёл себе место на раме позади кабины и конечно же на раме было установлено седельно-сцепное устройство.

ВЫНУЖДЕННАЯ МНОВОВАРИАНТНОСТЬ

Небезынтересна история создания масштабных моделей ГАЗ-51П. Как рассказывает Альберт Волинский, директор компании «Адлер-М» (российский представитель «ДИП-моделс»), всё начиналось с несколь-



Исходные фото, взятые за основу при создании серого контейнеровоза. С них всё начиналось



ГАЗ-51П

ких фотографий одного тягача с полуприцепом-контейнеровозом московской автоколонны. Изначально делали именно этот вариант автопоезда – кабина тягача, колёсные диски и полуприцеп выкрашены в один цвет, знаки автопоезда не установлены, в соответствии с прототипом на фотографиях. Словом, предполагалось сделать не модель автомобиля только что с конвейера, а «портрет» вполне конкретного «трудящегося экземпляра». Потом, рассудив, что основная масса грузовиков имела кабины тёмно-зелёного цвета, разработали дополнительный вариант с другой кабиной (всё же для тягачей наиболее распространённой является кабина периода 1957–1975 гг. выпуска) и в другом цвете. Сюда же добавили стандартный знак автопоезда тех лет – жёлтый треугольник. Для большего отличия от серого автопоезда полуприцеп-контейнеровоз покрасили в тёмно-серый цвет, а на кабину добавили обозначения

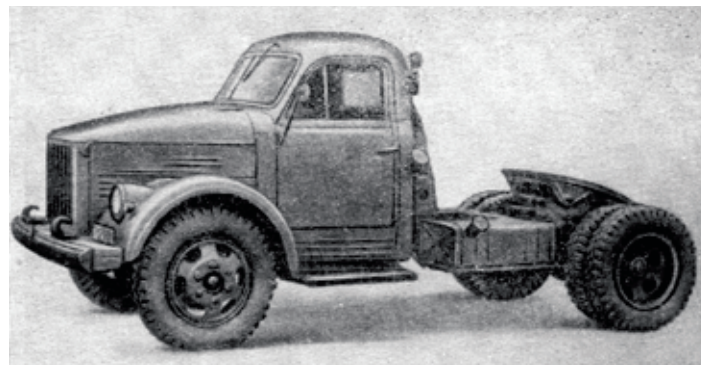
одного из ленинградских автопредприятий, и в конечном итоге дополнительный вариант модели стал основным.

При этом и первый вариант, серого цвета, решили не снимать с производства – слишком много сил, времени и денег было потрачено на разработку моделей. Так, было принято решение выпускать сразу два варианта автопоездов не являющиеся лимитированными изданиями (к уже вышедшим тиражам в любой момент может быть довыпущено ещё какое-то количество), серые модели выпущены существенно меньшим тиражом по сравнению с зелёными. Кроме того, сравнительно небольшим тиражом был выпущен тёмно-зелёный тягач ГАЗ-51П без полуприцепа и с кабиной первого года выпуска – по сути, это просто иной вариант окраски серого тягача для тех коллекционеров, которые стеснены местом для хранения своих коллекций или же просто

не жалуют ничего, кроме непосредственно автомобилем. В отличие от своего серого собрата, эта модель получила государственные регистрационные знаки жёлтого цвета с чёрными буквами, выдававшиеся в период 1947–1960 гг.

Для ценителей не просто моделей автомобилей, а и раритетных экземпляров, ограниченным тиражом компанией «ДИП-Моделс» выпущен автопоезд песочного цвета с

дельный тягач с уже рассмотренной выше кабиной позднего типа и полуприцеп с несколько изменёнными крыльями, они получили угловатую трапецевидную форму. Опять-таки модель готовили по реальной фотографии тягача «Транспортно-экспедиционного агентства», – и она получила все атрибуты прототипа – окраску, надписи, исполнение контейнеров, необычные колёсные арки полуприцепа.



ГАЗ-51П, снимок из справочника НИИАТ 1975 г.

несколько иным полуприцепом. Не успев появиться в продаже, модель была буквально сметена с прилавков коллекционерами. Да это и немудрено, поскольку лимитированные издания традиционно рассматриваются не только как предмет коллекционирования, но и как предмет для инвестиций, как правило, такие модели со временем только растут в цене. Но вернёмся к модели. Бежевый автопоезд представляет собой се-

РАСХОЖИЕ ПРОТОТИПЫ

Несколько слов о соответствии моделей прототипам. Зелёные тягачи, как и настоящие грузовики, только сошедшие с конвейера, окрашены полуматовой тёмно-зелёной краской – так называемый «сатин-гloss», – благодаря чему кабины выглядят достаточно блестящими, но при этом не глянцевыми. Другой подход производитель выбрал для серого и бежевого автопоездов – здесь применены



Модель 905101 – Серый автопоезд с кабиной раннего выпуска был создан первым



Прототип бежевого контейнеровоза

глянцевые краски в силу того, что это модели или выставочных автопоездов (на одной из фотографий прототипа видно, что съёмка была сделана на ВДНХ), или это типовой перекарас всей техники силами конкретного автохозяйства с целью придания ему индивидуальных черт. Что бы сейчас ни говорили, но на архивных цветных снимках тех лет, по крайней мере в крупных городах СССР, видно, что по цветовой гамме автопарк был отнюдь не однороден.

Машины разных лет выпуска различались не только кабинами и подштамповками на оперении капота – отличия имелись и в формах бензобаков, и в бамперах автомобилей. И если различия в форме бензобаков для машин разных лет выпуска производитель учёл, то на всех рассматриваемых моделях установлен бампер позднего типа. А между тем машины с дерево-металлической кабиной комплекто-

вали несколько иным бампером с другим кронштейном для пусковой рукоятки двигателя (она же – «кривой стартёр»). Впрочем, различия в бамперах не такие уж и заметные, и подобная унификация практически не сказалась на облике моделей. Как и другие модели «51-го» семейства этого производителя, ГАЗ-51П получили металлические кабину и раму, благодаря чему имеют замечательную «смотрибельность» – ощущается материал модели, солидность и добротность, особенно если взять её в руки. Повторим ещё раз: модели тягачей получились превосходными!

УНИКАЛЬНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП

Как ни странно, но сложнее всего оказалось разобраться с полуприцепами. Если конструкции автомобилей сравнительно неплохо освещались в журнале «За рулём» тех лет или в отраслевых справочниках

НИИАТ, то специализированный подвижной состав если и не обходился молчаливым, то уж точно он не был на первых ролях в технической литературе. Впрочем, несколько замечаний на счёт предложенных производителем полуприцепов я сделаю.

Низкорамный полуприцеп-контейнеровоз Т-213 был разработан ПКБ «Мосавтотранса». Сварная двухступенчатая рама имела деревянный настил из досок. Полуприцеп рассчитан на перевозку двух контейнеров массой брутто 2500 кг каждый, при этом коэффициент тары (отношение веса тары к грузоподъёмности) составлял 0,38, что было неплохим результатом на фоне конструкций других отечественных контейнеровозов тех лет.

Контейнеры на платформе размещали на значительном расстоянии друг от друга, что позволяло разгружать их, не снимая с полуприцепа. Для предотвращения продольного или поперечного смещения контейнеров при движении автопоезда в углах платформы предусмотрены фиксирующие уголки, совместно образующие установочные гнезда. Кроме того, для большей безопасности контейнеры дополнительно обвязывали тросами, которые закрепляли в специальных отверстиях в фиксирующих уголках.

Для стоянки без тягача были предусмотрены две выдвигающиеся стояночные опоры в передней части. Практика эксплуатации контейнеровозов показала, что наиболее выгод-

ным является закрепление за одним тягачом трёх полуприцепов, один из которых находится под погрузкой на железнодорожной станции, один под разгрузкой у получателя и ещё один – в движении.

ПОЧТИ КАК НАСТОЯЩИЙ

Предложенная коллекционером модель полуприцепа Т-213 хороша. Выглядит не менее захватывающе, чем модель тягача. Серый и тёмно-серый полуприцепы различаются между собой наличием задних треугольных катафотов на тёмно-серой модели. А бежевая модель, как уже говорилось, получила вдобавок сварные угловатые крылья, что наводит на мысль, а имел ли именно этот прицеп обозначение Т-213? Дело в том, что в специализированной справочной литературе контейнеровозы Т-213 всегда изображались с полукруглыми крыльями. Таким образом, можно предположить, что это либо не Т-213, а сходная с ним конструкция, либо более поздний вариант Т-213 с изменённым экстерьером.

Как бы то ни было, все варианты моделей полуприцепов с контейнерами получили одни и те же упрощения – отсутствуют обвязочные тросы, а контейнеры лишены погрузочных проушин в верхней части. Кроме того, на всех полуприцепах отсутствуют рукоятки привода стояночных опор. Впрочем, это вполне объяснимо экономическими соображениями – ведь для выполнения всех перечисленных отсутствующих деталей пришлось бы



Модель 905102 – Бежевый автопоезд с нестандартными крыльями полуприцепа, выпущен ограниченным тиражом



Модель 905103 – Стандартный автопоезд с обычной кабиной зелёного цвета

вводить дополнительные фототравленные элементы, что немедленно отразилось бы на стоимости модели из-за увеличения количества и сложности сборочных операций.

Фиксирующие уголки на платформах полуприцепов соответствуют фотографии только прототипа бежевой модели – то ли это следствие унификации моделей полуприцепов, то ли это и правда модели полуприцепов разных заводов-производителей. Справедливости ради нужно сказать, что при написании обзора это было отмечено далеко не сразу, при сравнительном анализе фотографий всегда находятся куда более существенные погрешности, что позволяет говорить о высоком уровне копийности не только седельных тягачей, но и прилагаемых к ним полуприцепов.

Сравнивая модели с фотографиями прототипов, пожалуй, можно сделать вывод, что модели полупри-

цепов копийны где-то на 85–90%. Главная же претензия автора по отношению к описываемым моделям относится к цвету контейнеров – всё же железнодорожные контейнеры имели, как правило, более тёмный цвет сурика, а не такой яркий красно-оранжевый, как на моделях.

Подводя итог этого обзора, следует отметить, что описанные

недостатки моделей практически не сказываются на восприятии модели. Больше того, активно рекомендую эту модель в коллекции всех людей, увлечённых историей отечественного автопрома. Другое дело, что сдерживающим фактором в приобретении модели может стать цена – в розницу серую и зелёную модели ГАЗ-51П с полуприцепа-

ми продают за 4950 руб., а тираж лимитированной бежевой модели был продан по цене 5450 руб. за штуку. Кстати, бежевый контейнеровоз тоже не идеален. Помимо упрощений на контейнерах, что уже описаны, в результате случайной ошибки производителя надпись «Трансагентство», нанесённая на контейнеры, получила грамматическую ошибку – в слове пропущена вторая буква Т, из-за чего слово написано как «Трансагентство». А сам контейнеровоз отчего-то получил окрашенные в бежевый колёсные диски, что противоречит исторической правде. Впрочем, на продажах этой лимитированной модели это практически не сказалось.

А на подходе, согласно плану «ДИП-Моделс» на 2014 год, седельный тягач ГАЗ-52-06 с прицепом-таровозом и полноприводный седельный тягач ГАЗ-63Д с протомтарным полуприцепом ПА3-744.



ГАЗ-51П и протомтарный полуприцеп ПА3-744. На заднем мосту тягача внедорожная резина

ИНФОРМАЦИЯ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:

#105110 – Седельный тягач ГАЗ-51П. Кабина тёмно-зелёного цвета, надпись на боковинах капота «АВТОЗАВОД им. Молотова», бензобак раннего типа. Государственные регистрационные знаки жёлтого цвета. Тираж модели – 288 штук*. Сведения о тираже приведены по состоянию на 17 марта 2014 года – впоследствии возможен довыпуск.

#905101 – Автопоезд в составе ГАЗ-51П ранних выпусков (надпись на боковинах капота «АВТОЗАВОД им. Молотова», прямоугольный бензобак) и полуприцепа-контейнеровоза Т-213. Кабина тягача, полуприцеп, колёсные диски серого цвета, контейнер красно-оранжевого цвета. Принадлежность автопоезда – специализированная автобаза № 32 Главмосавтотранса. Государственные регистрационные знаки чёрного цвета. Тираж модели – 504 штуки*.

*Часть тиража реализована за пределами России.

#905102 – Автопоезд в составе ГАЗ-51П поздних выпусков (надпись на боковинах капота «Горьковский АВТОЗАВОД», рельефный бензобак) и полуприцепа-контейнеровоза Т-213. Кабина тягача, полуприцеп, колёсные диски, контейнеры – бежевого цвета. Принадлежность автопоезда – Транспортно-экспедиционное агентство «Ространсэкспедиции». Государственные регистрационные знаки чёрного цвета. Тираж модели – 420 штук*.

#905103 – Автопоезд в составе ГАЗ-51П поздних выпусков (надпись на боковинах капота «Горьковский АВТОЗАВОД», рельефный бензобак) и полуприцепа-контейнеровоза Т-213. Кабина тягача тёмно-зелёного цвета, полуприцеп тёмно-серого цвета, контейнеры – красно-оранжевого цвета. Принадлежность автопоезда – АТП № 36 «Ленпромтранс». Государственные регистрационные знаки чёрного цвета. Тираж модели – 1200 штук*.