

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 449 РУБ.

РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 11,9 БЕЛ. РУБ.

№ 64

Молния М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ISSN 2587-6422



DeAGOSTINI



M21 «Волга» № 64, 2019
Еженедельное издание

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же киоске и заранее
сообщать продавцу о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам
о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей: Россия, 150961,
г. Ярославль, а/я 51, «Де Агостини», M21 «Волга»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС77-68284 от 27.12.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220100 г. Минск,
ул. Сурганова, 57Б, оф. 123
Телефон «горячей линии» в РБ:
С + 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а /я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», M21 «Волга»

Рекомендуемая розничная цена с третьего выпуска: 449 руб.
Розничная цена с третьего выпуска: 11,9 бел. руб

Неотъемлемой частью журнала являются элементы
для сборки модели. Издатель оставляет за собой
право изменять розничную цену, а также повышать ее
в отдельных выпусках коллекции в силу более высокой
производственной стоимости некоторых деталей модели.
Редакция оставляет за собой право изменять
последовательность номеров и их содержание.

ВНИМАНИЕ! Модель M21 «Волга» не является игрушкой
и не предназначена для детей. Соблюдайте приведенные
в журнале указания.

Производитель оставляет за собой право в любое
время изменять последовательность и свойства
комплектующих деталей данной модели.

Представленные изображения модели M21 «Волга»
в масштабе 1:8, элементов для ее сборки и размеры
модели могут отличаться от их реального
внешнего вида в продаже.

Отпечатано в типографии:

ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область, г. Фастов,
ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 15 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1: © ООО «Таига Групп»; стр. 3 © AP/TACC;
стр. 4–6, 11–15 частная коллекция Максима Шелепенкова;
стр. 7–10, 16 © ООО «Идея Центр».

© 2018–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2018–2019 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2587-6422

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска
Максима Шелепенкова.

Редакция благодарит за помощь в разработке прототипа
модели Ивана Падерина, Gorkyclassic



Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью и развитию».

Издание для взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым требованиям,
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности продукции,
предназначенной для детей и подростков»
ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 12.04.2019
Дата выхода в России: 14.05.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 

В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

ФИРМА «МЕЛОДИЯ»

Всесоюзная фирма «Мелодия» была образована постановлением Совета Министров СССР в 1964 году вместо существовавшей ранее Всесоюзной студии грамзаписи. Она объединила под своим началом звукозаписывающие студии Москвы, Ленинграда, Киева, Таллина, Риги, Вильнюса, Тбилиси, Еревана, Алма-Аты и Ташкента, а также основные заводы по производству грампластинок: Московский, Апрелевский, Ленинградский, Рижский, Ташкентский, Таллиннский, Тбилисский, Бакинский. Московский опытный завод «Грамзапись» был главным предприятием фирмы и осуществлял производство первых дисков фонограмм, присланных из Всесоюзной студии грамзаписи или звукозаписываю-

щих студий, и, соответственно, их копий (матриц) для тиражирования пластинок остальными заводами. На самом этом предприятии пластинки выпускались очень маленькими тиражами, зато их качество было наиболее высоким.

Основные мощности по тиражированию виниловых грампластинок размещались на Апрелевском ордена Ленина заводе грампластинок. Его история началась в 1910 году, когда Готлиб Молль создал фирму «Метрополь Рекорд». В начале 1950-х на заводе началось освоение выпуска виниловых пластинок, в 1952 году были изготовлены первые в стране партии долгоиграющих грампластинок, в 1961-м — первые

стереофонические грампластинки. Это предприятие выпускало все известные на то время форматы пластинок: миньоны, гранды, гиганты, а также цветные и гибкие; на 78, 33 и 45 об/мин, в том числе миньоны на 45 об/мин на экспорт и по заказу конторы «Союзинвентарь» для музыкальных автоматов «Меломан». Качество пластинок было разным: от отличного до среднего, так как при производстве большого тиража матрицы сильно изнашивались. Ленинградский завод грампластинок ввели в строй в 1948 году. Его оборудование было собрано на базе немецкого граммофонного завода «Тетро», перевезенного к нам в счет репараций. Рижский ордена «Знак Почета» завод грампластинок был основан в 1958-м с филиалами в Таллине и Вильнюсе. Рижская студия одной из первых в составе «Мелодии» перешла на стереофонию. Производство Ташкенского завода имени М. Т. Ташмухамедова, основанного в 1945 году, было собрано на базе эвакуированного в 1941 году оборудования Ногинского завода. Кроме того, в состав фирмы «Мелодия» входили предприятия по торговле грампластинками, так называемые «Дома грампластинок» —

оптовые предприятия торговли, распределявшие грампластинки по магазинам страны. В РСФСР было несколько таких предприятий, и по одному — в столицах союзных республик. Будучи фактически полным монополистом по производству грампластинок в СССР и обладая крупнейшим в мире музыкальным творческим потенциалом, фирма «Мелодия» проводила огромную работу по записи и выпуску пластинок классической, народной и эстрадной музыки, а также литературных и историко-политических фонограмм.

Сегодня ФГУП «Фирма Мелодия» — современное предприятие, уверенно чувствующее себя на российском и мировом рынке звукозаписи, активно сотрудничающее с зарубежными партнерами. В ближайших планах «Мелодии» — продолжение переиздания наиболее ценных записей своего архива, а также совместные проекты с ведущими российскими музыкантами XXI века.

А в это время...



В прессовом цехе Апрелевского завода грампластинок

... По предложению Федерации автоспорта СССР было положено начало розыгрышу «Трофея наций» — командного соревнования сильнейших раллистов Европы. Соревнование, в котором приняли участие национальные команды Англии, Италии, Польши, Советского Союза, Швеции и других стран, проводилось в три этапа на трассах Ралли Монте-Карло, «Полуночное солнце» и «Рейд польский» параллельно с личным чемпионатом Европы по ралли. Советские спортсмены впервые участвовали в таких соревнованиях. О первом этапе «Трофея наций», четырехдневном Ралли Монте-Карло, мы уже рассказывали, и пришло время вспомнить о других этапах.

Ралли «Полуночное солнце» проводилось в Швеции, где тогда было еще левостороннее движение, поэтому советским спортсменам, выступавшим на автомобилях «Волга» и «Москвич-403», пришлось менять выработанные за много лет привычки. Тем более что расположенные слева органы управления автомобиля в такой обстановке значительно снижали обзорность при обгоне, и спортсменам следовало быть вдвойне осторожными при выезде на полосу встречного движения.



Автомобиль «Волга» на старте ралли «Полуночное солнце»

В шведском ралли «Полуночное солнце» трасса объявлялась заранее, что давало возможность гонщикам некоторое время потренироваться на реальных скоростных участках. Советским спортсменам также удалось перед соревнованием проехать по трем скоростным

КОМАНДА СОВЕТСКОГО СОЮЗА СТАЛА



«Волга» на трассе Ралли Монте-Карло



Советские «Волги» на ралли «Рейд Польский»

участкам (из 21), что позволило им получить определенное представление о характере шведских дорог, включенных в трассу ралли. Большая часть скоростных испытаний проходила по узким лесным дорогам, покрытым гравием, с крутыми закрытыми поворотами, резкими подъемами и спусками. Кроме того, в состав ралли включались гонки на аэродроме с элементами слалома, кольцевая гонка на автодроме, подъем на холм и т. д.

В ралли «Полуночное солнце» финишировали 144 экипажа из 214 стартовавших. Остальные сошли с дистанции из-за технических поломок или аварий на скоростных участках. Несмотря на сложности, советские спортсмены заняли третье (призовое) место в командном зачете, а в классе машин с двигателем объемом свыше 2000 см³, на «Волгах», — пятое и шестое места.

«Рейд Польский» считался по трудности вторым после Ралли Монте-Карло. Дистанция звездного сбора 1050-1100 км проходила по магистральным дорогам. А затем, после трехчасового перерыва, начиналась настоящая гонка. В распоряжении участников имелись мелкомасштабная карта автомобильных дорог (1 см = 10 км) и легенда с подробным описанием дистанции. До каждого поворота или ориентира (населенный пункт, мост, виадук и т. д.) был указан километраж с точностью до 100 м от старта и от последнего пункта контроля времени. Особенно подробно описывалось движение в го-

родах. Время прохождения участков указывалось в контрольной карте, причем на наиболее тяжелых участках для разных классов автомобилей задавались различные скорости.

Приблизительно за 38 ч необходимо было пройти трассу дорожных соревнований протяженностью 2366 км. На отдельных горных участках средняя скорость ночью доходила до 84 км/ч. Максимально допустимое время опоздания на пункт контроля составляло 30 мин, а суммарное опоздание не должно было превышать 90 мин. В программу ралли также включались гонка по аэродрому, шоссейно-кольцевая гонка, две горные гонки, три соревнования по слалому и 14 специальных участков с предельно высокими скоростями движения.

В классе автомобилей с объемом двигателей от 1300 до 1600 см³, в котором выступало 12 экипажей, первое и второе места заняли совет-

ские гонщики на «Москвичах». А на автомобилях «Волга» наши спортсмены заняли третье и четвертое места в классе от 2000 до 2500 см³. В итоге в командном зачете на первое место вышли польские гонщики, второе место досталось команде Советского Союза.

По сумме результатов всех трех этапов «Трофей наций» завоевала команда Швеции, на втором месте оказалась команда СССР. Это был большой успех советского автомобильного спорта, особенно если учесть, что мы до этого практически не имели опыта выступления в европейских ралли и что нашими соперниками выступили сильнейшие раллисты континента.

ВТОРОЙ В ГОНКАХ «ТРОФЕЯ НАЦИЙ»



ГАЗ-21 «Волга» на финском ралли «1000 озер»

АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

ВАКУУМНЫЙ РЕГУЛЯТОР ОПЕРЕЖЕНИЯ ЗАЖИГАНИЯ

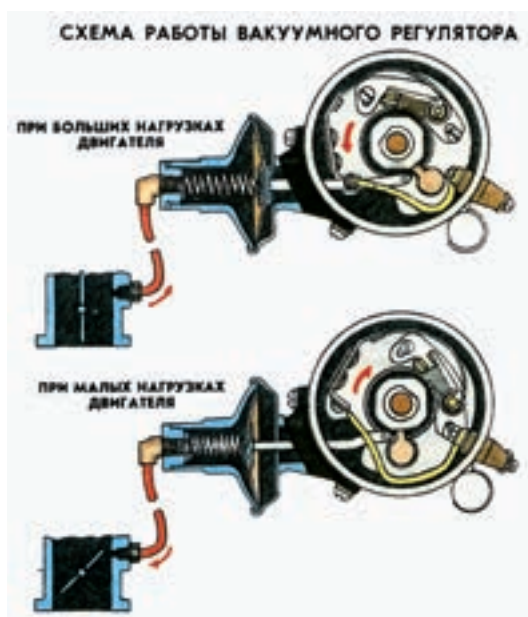
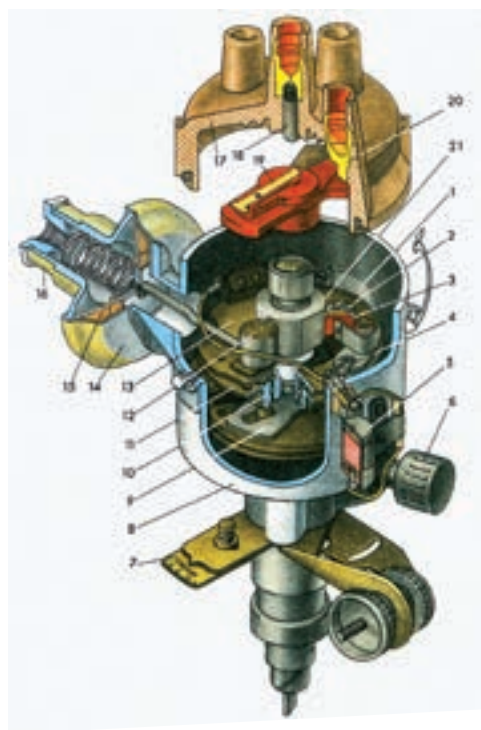
На легковом автомобиле ГАЗ-21 «Волга» устанавливался распределитель зажигания типа РЗ-Б. Общие принципы его работы мы уже рассматривали, в том числе работу самого распределителя и центрального регулятора опережения зажигания. Но в состав распределителя также входил вакуумный регулятор опережения зажигания. Между корпусом и крышкой вакуумного регулятора находилась диафрагма. Полость крышки сообщалась трубкой со смесительной камерой карбюратора над дроссельной заслонкой, а полость корпуса сообщалась с полостью корпуса распределителя, поэтому в ней всегда поддерживалось атмосферное давление. Таким образом, на диафрагму вакуумного регулятора воздействовало разрежение, которое зависело от степени открытия дроссельной заслонки и от нагрузки двигателя. Со стороны распределителя к диафрагме шла тяга, шарнирно связанная с подвижной панелью прерывателя, закрепленной на шарикоподшипнике. Находящаяся в полости крышки пружина отжимала диафрагму, противодействуя силе разрежения в карбюраторе. В результате при уменьшении нагрузки двигателя разрежение в карбюраторе, а следовательно, и в полости крышки увеличивалось. Диафрагма, преодолевая силу пружины, перемещалась и с помощью

тяги немного поворачивала подвижную панель прерывателя против направления вращения кулачка, вследствие чего контакты размыкались чуть раньше и угол опережения зажигания увеличивался.

С ростом нагрузки двигателя разрежение уменьшалось, и пружина диафрагмы поворачивала панель прерывателя в направлении вращения кулачка, тем самым уменьшая угол опережения зажигания.

При работе двигателя на холостом ходу отверстие, соединяющее карбюратор с вакуумным регулятором, оказывалось несколько выше прикрытой дроссельной заслонки. Поэтому в полости крышки регулятора создавалось давление, близкое к атмосферному, и пружина поворачивала панель до отказа в направлении вращения кулачка. В этом случае вакуумный регулятор не оказывал никакого влияния на опережение зажигания, поэтому оно получалось минимальным, что и требовалось для устойчивой работы двигателя на малых оборотах.

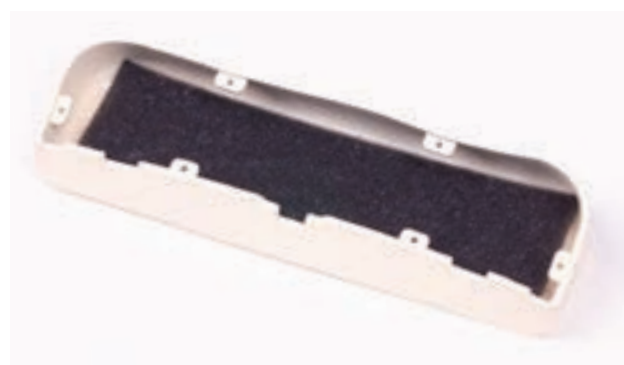
Помимо двух описанных автоматических регулировок опережения зажигания, распределитель зажигания также имел приспособление для его ручной регулировки, так называемый октан-корректор. При ручной регулировке опережение зажигания устанавливалось в соответствии с октановым числом используемого топлива.



Устройство распределителя зажигания: 1 — пружина контактов; 2 — стопорный винт; 3 — рычаг прерывателя; 4 — эксцентриковый винт; 5 — конденсатор; 6 — масленка; 7 — ручной октан корректор; 8 — корпус распределителя; 9 — пластина кулачка; 10 — подшипник; 11 — неподвижная панель прерывателя; 12 — смазочная подушка кулачка; 13 — подвижная панель прерывателя; 14 — корпус вакуумного регулятора; 15 — диафрагма вакуумного регулятора; 16 — крышка вакуумного регулятора; 17 — крышка распределителя; 18 — центральный контакт с подавительным сопротивлением; 19 — ротор распределителя; 20 — гнездо наконечника провода; 21 — кулачок



1 — основание подушки заднего сиденья; 2 — подкладка подушки заднего сиденья; 3 — подушка заднего сиденья; 4 — передний выключатель потолочного плафона; 5 — задний выключатель потолочного плафона; 6 — светодиод плафона освещения салона; 7 — светодиод подсветки номерного знака; 8 — замок зажигания; 9 — винт 2,0×5 (LP) — 6 шт.



Уложите внутрь подушки заднего сиденья мягкую подкладку. Подкладка по размерам чуть меньше внутреннего пространства подушки, поэтому постарайтесь, чтобы зазоры по краям были равномерными.

СБОРКА ПОДУШКИ ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ



Поверх мягкой подкладки установите внутрь подушки основание заднего сиденья. Аккуратно отгибая в стороны крепежные проушины подушки, вставьте основание заднего сиденья, одновременно поджимая подкладку и натягивая подушку на основание. Старайтесь сильно не изгибать крепежные проушины. В силу особенностей материала подушки резкий изгиб или излом проушины может привести к растрескиванию материала. Окончательно зафиксируйте подушку на основании заднего сиденья по периметру шестью винтами 2,0×5 (LP). Допускается сохранение некоторой подвижности подушки относительно основания сиденья.



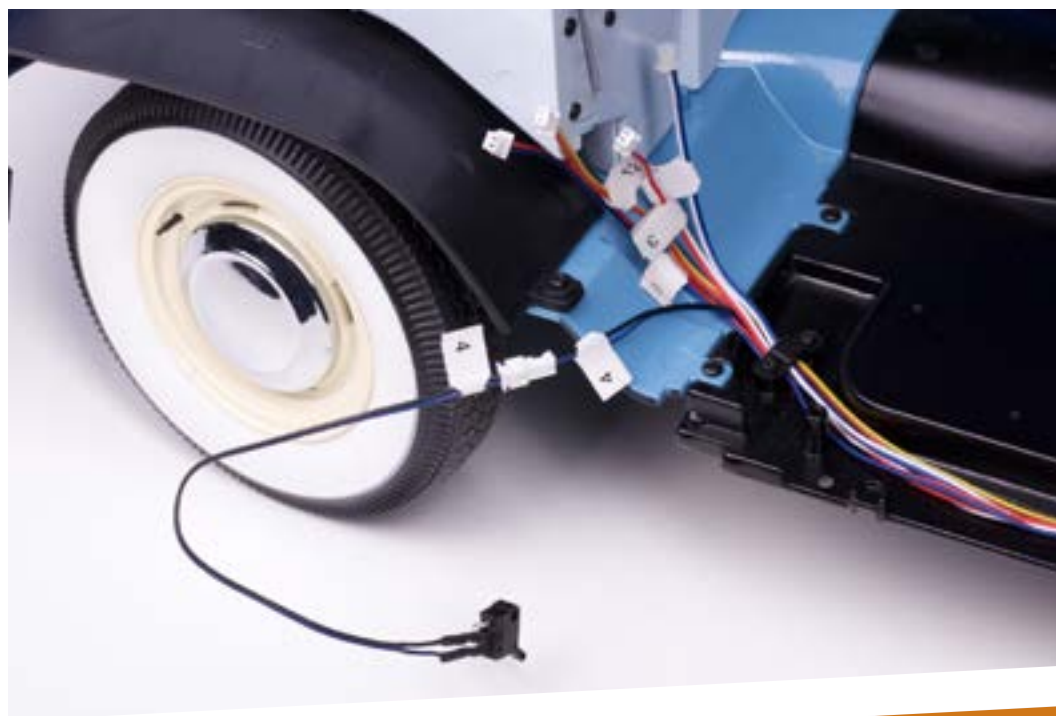
Вставьте замок зажигания в свободное отверстие панели приборов, расположенное правее выреза для рулевой колонки. Совместите крепежный штифт замка зажигания с отверстием и плотно прижмите деталь к панели приборов. Старайтесь зафиксировать замок зажигания таким образом, чтобы прорезь для ключа на нем была расположена вертикально.



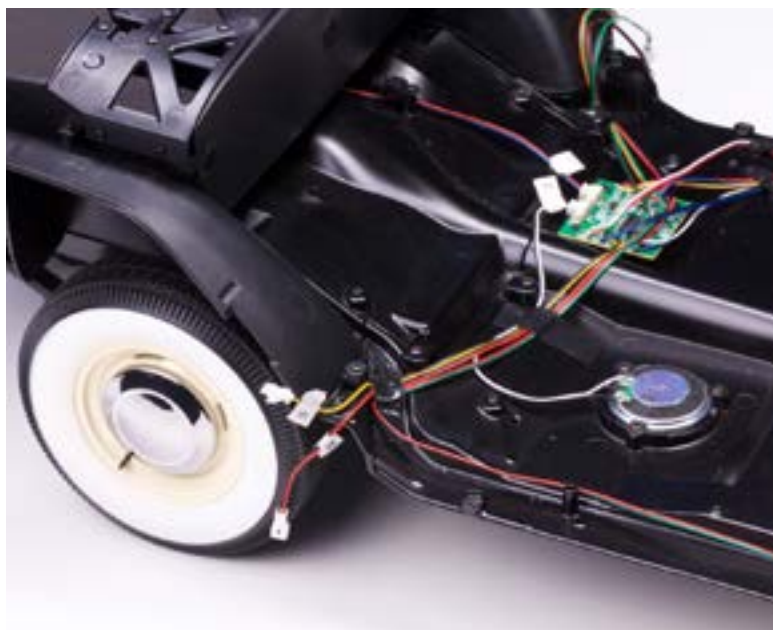
ЛИНИЯ СБОРКИ



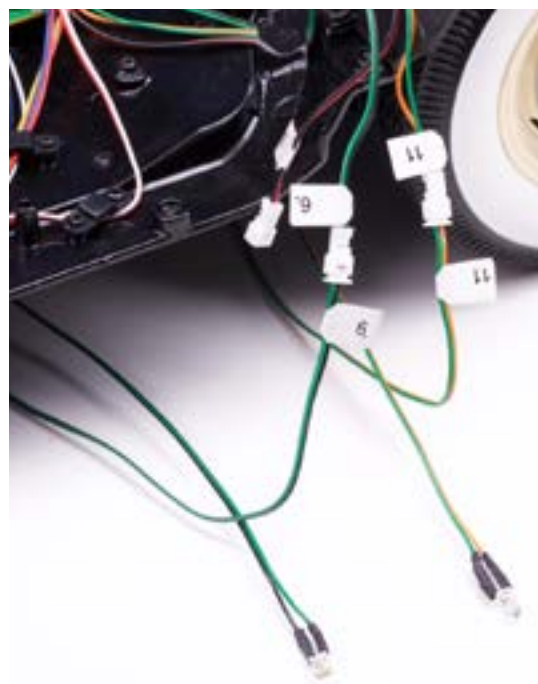
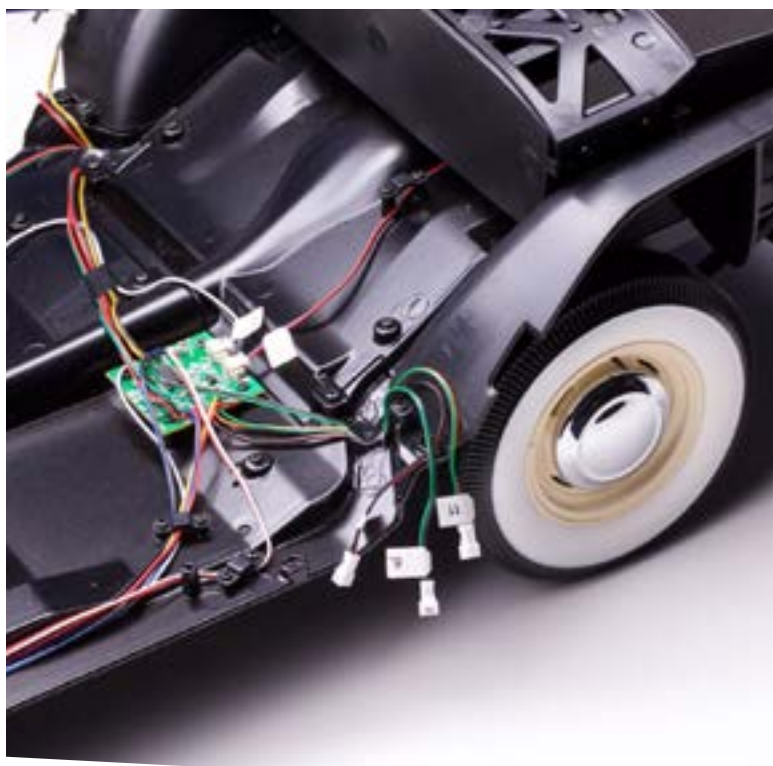
Подключите передний выключатель потолочного плафона (маркировка «4») к ответному проводу, расположенному позади переднего левого колеса. Плотно соедините разъемы между собой до характерной фиксации защелок. При соединении или разъединении разъемов старайтесь не прилагать усилий к проводам. В противном случае может быть нарушен электрический контакт между проводом и металлической клеммой разъема.



ЛИНИЯ СБОРКИ



Аналогичным образом подключите задний выключатель потолочного плафона (маркировка «5») к проводу, расположенному перед задним правым колесом.



Подключите к проводам «6» и «11», расположенным возле заднего левого колеса, светодиоды плафона освещения салона (маркировка «6») и подсветки номерного знака (маркировка «11»).

СБОРКА ПОДУШКИ ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ



Автомобили ГАЗ-46 сегодня можно увидеть либо в музеях, либо в частных коллекциях

ГАЗ-46 в историю отечественного автомобилестроения вошел как объект, вокруг которого развернулась драматическая борьба различных гражданских позиций.

Во время войны по программе ленд-лиза СССР получил партию амфибий Ford GPA, созданных на шасси легкого армейского внедорожника Ford GPW. Эти машины нашли самое широкое применение

в Красной армии. Они использовались для преодоления водных преград в боевом порядке, для разведки и связи между подразделениями. Плавающие автомобили так понравились военному руководству, что их включили в план перевооружения армии. Другими словами, советским инженерам предстояло создать подобную машину собственными силами, используя отечественную агрегатную базу.

В послевоенное время единственным подходящим автомобилем для создания амфибии являлся советский внедорожник ГАЗ-67Б. Именно на его базе и были начаты работы в НАМИ. Не пытаясь изобрести что-то новое, инженеры московского автоторного ин-

ГАЗ-46



Внешне ГАЗ-46 практически полностью повторял своего «прародителя» — американскую амфибию Ford GPA

СОВЕТСКУЮ АМФИБИЮ СОЗДАВАЛИ

ститута просто адаптировали конструкцию американского Ford GPA к условиям нашей страны. Этой машине присвоили наименование НАМИ-011, а в армии она получила наименование МАВ — «малый автомобиль водоплавающий». Новую амфибию планировали использовать для транспортировки по суше и воде небольших грузов и малых групп людей (до пяти человек), буксировки катеров, небольших прицепов, понтонных и других плавающих средств, применяемых в СССР.

К началу 1950-х годов, когда амфибия НАМИ-011 вышла из стадии опытных образцов, ее производство поручили организовать на Горьковском автомобильном заводе, что было логично — именно на этом предприятии выпускался базовый внедорожник ГАЗ-67Б. Только этот автомобиль, созданный в военные годы, уже морально устарел и требовал замены.

Поэтому в Горьком вовсю шла работа по созданию нового армейского внедорожника — ГАЗ-69. Очевидно, что и амфибию необходимо было создавать на шасси ГАЗ-69, так как время конвейерной жизни ГАЗ-67Б уже подходило к концу. Этим на заводе и занимались — амфибия на базе ГАЗ-69 получила наименование ГАЗ-46.

Но тут возник конфликт интересов — военные не желали ждать, пока горьковчане освоят производство нового внедорожника и создадут на его базе новую амфибию, водоплавающая машина в войсках требовалась незамедлительно. А конструкция НАМИ-011 уже была отработана и испытана. Базовое шасси для нее выпускалось серийно. Чего еще ждать! Но для Горьковского автомобильного завода перспектива начала выпуска НАМИ-011 означала лишь одно — специально под эту машину придется продолжать производство устаревших агрегатов ГАЗ-67Б, что существенно затормозит освоение нового внедорожника ГАЗ-69. А идея выпускать одновременно два набора фактически однотипных агрегатов руководству предприятия категорически не нравилась. В 1950 году военные провели контрольные испытания доработанной амфибии НАМИ-011 и подтвердили свою готовность взять машину на вооружение. В результате автозавод был вынужден приступить к выпуску этой машины, параллельно занимаясь альтернативным проектом ГАЗ-46.



Амфибия ГАЗ-46 на плаву

НА БАЗЕ ВНЕДОРОЖНИКА FORD БРА

Ситуация сложилась явно ненормальная, и этим не преминули воспользоваться некоторые силы: ведь было очень легко обвинить команду Г. В. Вассермана (он возглавлял на автозаводе КБ, занимавшееся разработкой ГАЗ-46), а заодно и все руководство ГАЗа в распылении сил и средств. Ведь уже одна амфибия фактически выпускалась на заводе, зачем нужно было создавать новую? В конце концов, путем постепенной модернизации конструкции НАМИ-011 можно было довести до уровня перспективной ГАЗ-46.

Но после ряда скандалов и кадровых перестановок на автозаводе восторжествовал здравый смысл — взамен НАМИ-011 к производству была принята амфибия ГАЗ-46. При этом нельзя было сказать, что ГАЗ-46 как-то радикально отличался от ГАЗ-011. В первую очередь потому, что платформы ГАЗ-67Б и ГАЗ-69 сохранили заметное конструктивное родство. Какие-то решения, примененные при создании НАМИ-011, были очевидными и единственно возможными, а потому использовались и на «46-м». Однако ГАЗ-46 с самого начала располагал куда более приспособленными для амфибии агрегатами, кроме того, создатели новой машины имели возможность учиться на ошибках коллег, задействованных на проекте НАМИ-011. В результате ГАЗ-46 по ряду своих характеристик и возможностей ощутимо превосходил НАМИ-011.

ГАЗ-46 имел водонепроницаемый понтонный металлический корпус без дверей, сваренный из стальных листов, усиленный «стяжками» и стрингерами-шпангоутами и разделенный поперечными перегородками на три отсека: носовой, средний и кормовой.

В переднем отсеке располагался 55-сильный двигатель ГАЗ-69. Мощность этого двигателя ненамного превышала мощность мотора ГАЗ-67Б, но в сочетании с «родной» трехступенчатой КПП и раздаточной коробкой с демультипликатором его лошадиные силы использовались с куда большей гибкостью и эффективностью. Кроме того, двигатель ГАЗ-69 изначально оснащался масляным радиатором, столь необходимым при движении в водном режиме, когда мотор работал на повышенных оборотах, а радиатор был лишен обдува встречным воздухом.

Тем не менее для эффективности охлаждения двигателя в условиях ограниченного доступа воздуха системы водяного и масляного охлаждения были дополнены теплообменниками, включенными в контур охлаждения забортной водой.

Для движения на плаву использовался трехлопастной гребной винт. За его работу отвечал карданный вал, приводимый от раздаточной коробки. Вместо стандартного рулевого механизма для изменения направления движения на воде применялся водяной руль. Он находился в струе воды, которую образовывал винт. Привод к рулю был тросовым, от катушки, насаженной на вал рулевого колеса.

Амфибия отличалась колесами особой конструкции, позволявшими для увеличения проходимости двигаться на приспущенных шинах без риска их проворачивания и попадания воды внутрь покрышки. На щитке приборов имелись тахометр и сигнальная лампочка появления воды в трюме.

Серийное производство ГАЗ-46 продолжалось до 1958 года. Поскольку выпуск базовой машины ГАЗ-69 переместился на Ульяновский автомобильный завод, ГАЗ-46 также планировалось выпускать в Ульяновске. Но по производственным соображениям сделать это не удалось. По неофициальным данным, за пять лет выпуска было собрано около 650 экземпляров ГАЗ-46.

ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПО ВОДЕ



ГАЗ-46 предназначался для обеспечения действий разведывательных подразделений, а также для проведения инженерных работ на воде



В редких случаях амфибии ГАЗ-46 оказывались в ведении гражданских организаций или даже в частных руках

ПРИМЕНЯЛСЯ ВОДЯНОЙ РУЛЬ

Технические характеристики автомобиля ГАЗ-46

Число мест	5 (или 2 чел. и 500 кг груза)
Максимальная скорость, км/ч	90 км/ч на суше, до 10 км/ч на воде
Расход топлива	17 л/100 км
Размер шин	7,50–16

Масса

Полная, кг	2000
------------	------

Двигатель

Двигатель	ГАЗ-69, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый
Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	100
Рабочий объем, см ³	2120
Степень сжатия	6,5
Максимальная мощность	52 л. с. при 3600 об/мин
Максимальный крутящий момент	12,5 кгс·м при 2000 об/мин
Коробка передач	механическая, трехступенчатая
Раздаточная коробка	двухступенчатая, передаточные числа — 1,15 и 2,78

Подвеска

Передняя	на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия
Задняя	на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

Тормоза

Рабочие	колодочные на всех четырех колесах, привод гидравлический от педали
Стояночный	колодочный на трансмиссию, с механическим приводом от рычага

ПОСТРОЙТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ



- ✓ МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
- ✓ ПОДВИЖНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ МОДЕЛИ
- ✓ ЛЕГКАЯ СБОРКА
- ✓ МАСШТАБ 1:24



НАЧНИТЕ
СОБИРАТЬ

3А **49** Р

Рекомендуемая
розничная цена
1-го выпуска



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА WWW.DEAGOSTINI.RU



НЕ ПРОПУСТИТЕ
СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!



16+