

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ
РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 449 РУБ.

№ 71

Волга М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

DeAGOSTINI

ISSN 2587-6422



9 772587 642485

00071

Волга M21

M21 «Волга» № 71, 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:
170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я №819

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушн 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:

☎ + 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.

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 «Тайга Групп»; стр. 3 © АР/ТАСС;
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

16+

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): 11.06.2019
Дата выхода в России: 02.07.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО

20 мая 1965 года приказом министра гражданской авиации СССР №356 был введен в эксплуатацию аэровокзальный комплекс подмосковного аэропорта Домодедово. Эту дату долгое время считали официальным днем основания аэропорта, однако с 2006 года днем рождения определили 7 апреля 1962 года, когда вышел приказ № 200 за подписью начальника Главного управления гражданского воздушного флота при Совете министров СССР генерал-лейтенанта авиации Г. С. Счетчикова «Об организации Московского аэропорта Домодедово». В тексте значилось: «Организовать в составе Московского управления транспортной авиации ГВФ аэропорт

Домодедово и впредь именовать его Московский аэропорт Домодедово». В пользу этой даты говорит и тот факт, что отдельные пассажирские рейсы из аэропорта стали выполняться еще до открытия аэровокзального комплекса.

История аэропорта Домодедово началась 13 ноября 1954 года, когда Совет министров СССР принял решение о строительстве второго московского аэропорта (после Внуково) гражданского воздушного флота в районе селения Елгазино Подольского района Московской области. С таким предложением выступило Главное управление гражданского воздушного флота при Совете министров СССР. Аэро-

порт на юго-востоке Подмосковья задумывался как узловой для дальнемагистральных маршрутов.

21 декабря 1955 года совет утвердил проектное задание, а через год одновременно с началом строительства вышел приказ № 9 начальника Главного управления ГВФ «О создании Дирекции строительства второго московского аэропорта и назначении директором т. Иванова И. П.». Первоначально проект именовался «Москва II» и был закреплен за дирекцией как объект № 306.

2 декабря 1962 года на самолете Ил-18 было произведено апробирование взлетно- посадочной полосы.

А в декабре 1963-го начались тренировочные полеты Ту-104. В том же году после образования линейно-эксплуатационных ремонтных мастерских и выхода соответствующих приказов из аэропорта начали осуществляться грузовые

и почтовые рейсы на воздушных судах Ту-104 и Ил-18. Эти рейсы выполнялись не по расписанию, а по мере загрузки, и поэтому никто не знал точное время их отправки. Основными пунктами назначения были Свердловск, Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Хабаровск.

25 марта 1964 года из Домодедово был выполнен первый пассажирский рейс на самолете Ту-104 по маршруту Москва–Свердловск. Интересно, что первым пассажиром этого рейса стала молодая женщина с младенцем на руках. Многие считали это символическим, связывая новорожденного ребенка в только открывшемся аэропорту с непременно благоприятным будущим, ожидающим новый воздушный порт. Регулярные пассажирские рейсы из Москвы в Поволжье и на Урал, а позже в Сибирь, на Дальний Восток и в Среднюю Азию стали выполняться с 1966 года.

А в это время...



Аэровокзал в Домодедово



Автомобиль ГАЗ-21 «Волга» в пути на международное ралли

...Проводилось очередное, юбилейное XXV международное авторалли «Рейд польский», в котором принимали участие гонщики из 14 стран, в том числе команды Чехословакии, ГДР, Швеции, Италии и, конечно, Советского Союза. Отныне это ралли входило в зачет первенства Европы и считалось довольно престижным.

150 км), гонка по треугольнику в Крконожских горах на дистанцию 50 км и два состязания на мастерство вождения.

Гонщики стартовали 5 августа. Первый этап до Кракова все участники прошли без штрафных очков. Зато скоростное преимуще-

УСЛОВИЯ РАЛЛИ «РЕЙД ПОЛЬСКИЙ»

На этот раз условия соревнований «Рейд польский» стали еще сложнее. Маршрут ралли протяженностью 3200 км пролегал по горным дорогам южной и юго-западной части страны. Тяжелая трасса оказалась строгой проверкой автомобилей различных марок на прочность, выносливость, скорость и серьезным экзаменом для их водителей.

Прежде всего, были определены более жесткие режимы движения, повышена средняя скорость перемещения по всей трассе. Заданная средняя скорость составляла 64 км/ч, но ее слагаемые были отнюдь не равноценны: днем по магистральным трассам она могла быть 53–57 км/ч, а ночью в горах — 85–90 км/ч.

Организаторы ралли также усложнили задание: максимальное опоздание между двумя смежными пунктами контроля времени не должно было превышать 30 мин, а суммарное опоздание по всей трассе протяженностью 3189 км — 90 мин. В программу ралли вошли многочисленные дополнительные соревнования: гонка на аэродроме в Кракове на дистанцию 20 км, горные гонки (протяженностью 7,5 км), ночная кольцевая гонка, гонки на 15 скоростных участках трассы (общей протяженностью

ство уже прославленной «Волги» ГАЗ-21 выявилось с первых же кругов в одном из заездов на аэродроме в Кракове — три машины, обогнав Mercedes-Benz 220 и Vauxhall, уверенно лидировали всю дистанцию и заняли первые три места.

Трудности начались со второй ночи ралли, когда с высокой заданной скоростью автомобили мчались в дождь по горным участкам Карпат. Советские гонщики продемонстрировали высокие боевые качества и надежность своих машин, хотя ряды других участников сильно поредели. Из 79 стартовавших до финиша добралось только 36 автомобилей, из которых только 33 было классифицировано. В дождь на крутых горных дорогах скорость наших машин порой достигала 86 км/ч для «Москвичей» и около 90 км/ч для «Волг».

Финишировало ралли в курортном польском городке Закопане. По результатам соревнований абсолютное первенство в личном зачете одержал финский экипаж Р. Аултонен — Т. Эмброз на автомобиле Morris Mini Cooper (1300 см³). Вторыми стали прошлогодние победители — поляки С. Засада и К. Осиньский на австрийском Steyr-Puch (660 см³), третье место заняли Э. Карлссон — Т. Аман (Швеция) на автомобиле Saab (850 см³). Советские спортсмены на «Москвичах» и «Волгах» вновь добились



Бывало и такое. . . Переворот «Волги» на трассе ралли



«Волга» на трассе финского ралли «1000 озер»

неплохого успеха, подтвердив превосходные скоростные и прочностные свойства отечественных автомобилей. Экипажи — В. Егоров и В. Данильчев на «Москвиче» и Х. Рюгель и Г. Хольм

на «Волге» — заняли первые места в соответствующих классах (1300–1600 см³ и 2000–2500 см³).

СТАЛИ ГОРАЗДО СЛОЖНЕЕ



Советская «Волга» на одном этапе вместе с финскими гонщиками, выступающими на французском Citroën

АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

УСТРОЙСТВО АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ

На автомобиле ГАЗ-21 «Волга» устанавливалась свинцовая аккумуляторная батарея 6-СТ-54-ЭМ с номинальным напряжением 12 В и номинальной емкостью при 10-часовом разряде 54 А·ч. Она размещалась в специальном гнезде под капотом и служила для питания электроприборов при неработающем двигателе.

Аккумуляторная батарея являлась химическим источником электрического тока. Если клеммы такой батареи соединялись с источником постоянного тока, например с генератором, то в ней протекали химические реакции, в которых были задействованы электрический ток, свинцовые пластины и электролит. Батарея заряжалась.

При соединении клемм с потребителем электроэнергии в батарее протекала обратная химическая реакция. Батарея разряжалась. (Количество электричества, которое может отдать полностью заряженная батарея при разряде током 5,4 А до напряжения 1,7 В на каждый элемент, называется емкостью.)

Аккумуляторная батарея 6-СТ-54-ЭМ состояла из шести последовательно соединенных аккумуляторов (элементов). Все элементы помещались в единый эбонитовый бак, имевший шесть отсеков. Каждый элемент состоял из четырех положительных пластин и пяти отрицательных. Пластины имели основу в виде свинцовой решетки. Ячейки решетки заполнялись активной массой, состоящей из свинцовых окислов, — свинцового порошка. При изготовлении пластины формировались электрохимическим путем как положительные (перекись свинца) и отрицательные (губчатый свинец). Положительные и отрицательные пластины каждого элемента соединялись баретками в полублоки. Баретки имели полюсные штыри. Между пластинами устанавливались изоляционные прокладки — сепараторы. Поверх пластин располагалась предохранительная решетка.

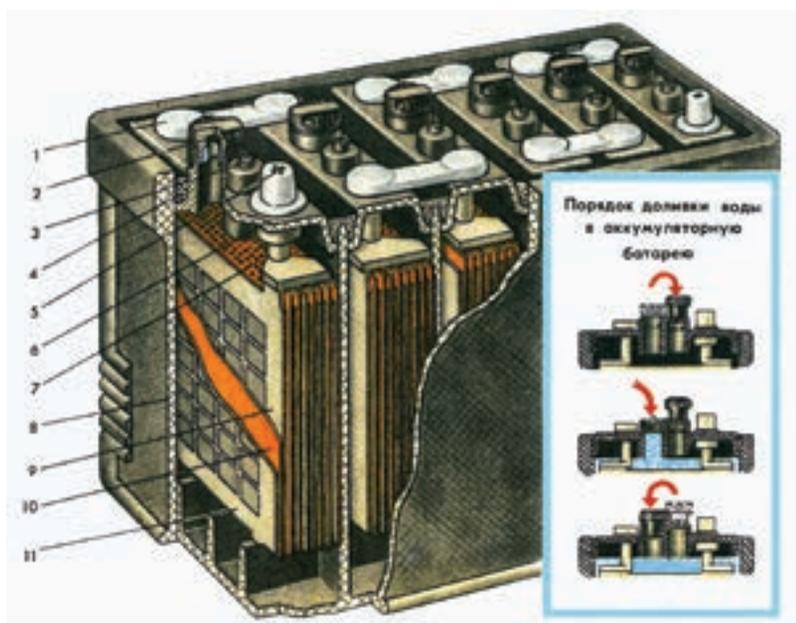
Каждый элемент батареи закрывался крышкой, в которой имелись наливное и вентиляционное отверстия. Наливное отверстие закрывалось пробкой. Через крышку проходили полюсные штыри от бареток. Пластины были полностью погружены в электролит (раствор химически чистой серной кислоты в дистил-

лированной воде). При зарядке аккумуляторной батареи плотность электролита повышалась, а при разрядке понижалась.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ

При каждом втором техническом обслуживании, но не реже чем через 10–15 дней, необходимо было:

- очищать батарею от пыли и грязи; электролит, попавший на поверхность батареи, вытирать ветошью, смоченной в 10%-ном растворе кальцинированной соды; очищать окислившиеся клеммы и наконечники проводов;
- проверять надежность крепления батареи;
- проверять и при необходимости очищать вентиляционные отверстия;
- проверять состояние бака на наличие трещин или повреждений;
- проверять степень разряженности батареи по плотности электролита; разряженную более чем на 25% зимой и на 50% летом батарею необходимо было снять с автомобиля и поставить на подзарядку от электрической сети через специальное зарядное устройство.

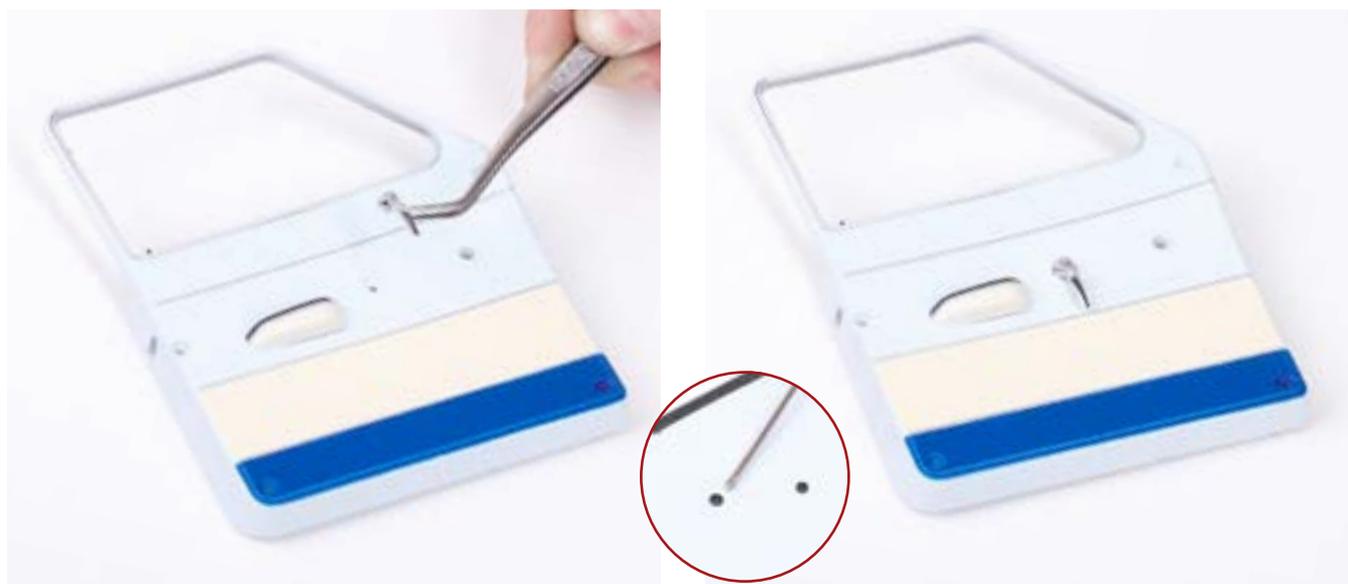


Устройство аккумуляторной батареи: 1 — межэлементная перемычка; 2 — пробка наливного отверстия; 3 — вентиляционное отверстие; 4 — уплотнительная мастика; 5 — положительная клемма; 6 — крышка; 7 — предохранительная решетка; 8 — бак; 9 — положительная пластина; 10 — сепаратор; 11 — отрицательная пластина

ЛИНИЯ СБОРКИ



1 — тяга стеклоподъемника; 2 — шестерня тяги стеклоподъемника; 3 — промежуточная шестерня; 4 — шестерня ручки стеклоподъемника; 5 — ручка замка двери внутренняя; 6 — ручка стеклоподъемника; 7 — винт 1,7×3 (CP); 8 — винт 1,7×3 с пресс-шайбой (QP) — 3 шт.; 9 — винт 2,0×3 с пресс-шайбой (RP) — 2 шт.

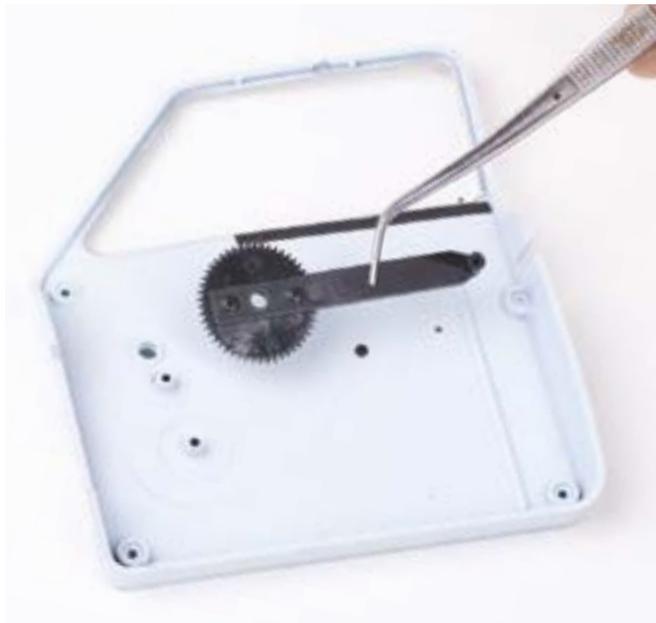


Установите внутреннюю ручку замка двери в средней части лицевой стороны обивки передней левой двери. Для совмещения центровочных элементов ручка должна быть направлена строго вниз. Зафиксируйте ручку с внутренней стороны обивки при помощи винта 1,7×3 (CP).

СБОРКА ПЕРЕДНЕЙ ЛЕВОЙ ДВЕРИ МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ



Поместите тягу стеклоподъемника поверх большой шестерни. Совместите крепежные штифты шестерни с отверстиями тяги. Закрепите детали двумя винтами 1,7×3 с пресс-шайбой (QP).



Установите собранную тягу стеклоподъемника на нижнюю ось с внутренней стороны обивки передней левой двери. Убедитесь в легкости вращения шестерни на оси обивки. При заедании деталей сточите пластик изнутри отверстия шестерни тяги стеклоподъемника. Зафиксируйте детали на обивке винтом 2,0×3 с пресс-шайбой (RP).



ЛИНИЯ СБОРКИ



Установите промежуточную шестерню на верхнюю ось с внутренней стороны обивки двери. Зафиксируйте деталь при помощи винта 2,0×3 с пресс-шайбой (RP).

ЛИНИЯ СБОРКИ



С лицевой стороны обивки установите ручку стеклоподъемника. На ось ручки с внутренней стороны обивки поместите шестерню ручки стеклоподъемника. Обратите внимание: на оси ручки и в отверстии шестерни имеются крепежные фаски, которые исключают проворачивание деталей относительно друг друга. Закрепите шестерню на оси при помощи винта 1,7×3 с пресс-шайбой (QP).



По окончании фиксации деталей проверьте подвижность шестерен на осях. Также убедитесь в работоспособности привода тяги стеклоподъемника от ручки. Установленные шестерни должны плотно входить в зацепление зубьями с соседними шестернями и исключать проскальзывание механизма привода. При необходимости подтяните или ослабьте крепежные винты шестерен.



СБОРКА ПЕРЕДНЕЙ ЛЕВОЙ ДВЕРИ МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ



Опытный образец модернизированного микроавтобуса РАФ-22038 «Латвия»

В середине 1980-х годов Рижский автобусный завод (РАФ) подвергся жесткой критике по поводу качества и технического уровня выпускаемой продукции. Наиболее резонным шагом в этой ситуации стал бы старт серийного производства глубоко модернизированного микроавтобуса РАФ-22038 «Латвия».

Ни для кого не было секретом, что микроавтобусы РАФ-2203 «Латвия» имели довольно слабый кузов, который буквально расползался

после нескольких лет эксплуатации. Поэтому на РАФ-22038 конструкторы попытались решить проблему усиления кузова. Большую роль в этом деле сыграла введенная низкая перегородка между салоном и передним рядом сидений, соединившая в районе подоконной линии две центральные стойки кузова в единый силовой элемент. Также были усилены оконные и дверные проемы, а задняя дверь теперь навешивалась на наружных петлях.

На РАФ-22038 установили новый двигатель ЗМЗ-402.10 мощностью 98 л. с. (в проспектах Автоэкспорта писали 100 л. с.) с бесконтактной системой зажигания. Тормозная система с отдельным гидравлическим приводом получила дисковые тормозные механизмы на передних колесах. В перспективе планировалось применить и новую независимую переднюю подвеску колес типа «качающаяся свеча», разработанную совместно с НАМИ, но она так и не вышла из стадии опытных разработок.

РАФ-22038

Помимо изменений в технической части, на РАФ-22038 «Латвия» хорошо просматривались внешние изменения, значительно освежившие облик микроавтобуса. У машины появилась новая объемная пластиковая облицовка радиатора, объединяющая теперь в одно целое не только фары головного света, но и передние указатели поворотов.

Кроме этого, машина обзавелась новыми энергопоглощающими алюминиевыми бамперами спереди и сзади. Стекла в передних

дверях полностью избавились от поворотных форточек, и появились новые зеркала заднего вида увеличенного размера.

Серьезно обновился салон микроавтобуса, где была установлена новая панель приборов с травмобезопасной рулевой колонкой. Изменилась система вентиляции салона — на крыше появился большой аварийно-вентиляционный люк, а сдвижные стекла в боковинах кузова уступили место небольшим открывающимся форточкам у задних стоек. Правда, последнее нововведение в серию не попало — такие форточки в задней части салона существовали только на опытных образцах и на самых первых автомобилях РАФ-22038 из небольшой промышленной партии.

Но завод никак не мог запустить полноценное производство модернизированной модели РАФ-22038 «Латвия». Чаще всего подводили смежники, задерживая освоение новых деталей. Рижане искать способ хоть как-то ускорить выпуск обновленной модели, и в 1987 году с конвейера стала сходить «временная» модель РАФ-2203-01. Этот

У «ЛАТВИИ» УСИЛИЛИ КУЗОВ



Модернизированный микроавтобус РАФ-22038 «Латвия»

микроавтобус, сохранив в общих чертах внешний облик и оформление салона предыдущей «Латвии», уже оснащался новым двигателем, частично усиленным кузовом и алюминиевыми бамперами.

Наряду с базовой моделью микроавтобуса выпускались модификации: РАФ-2203-02 для работы на сжиженных пропан-бутановых газовых смесях, РАФ-220306-01 экспортный для стран с умеренным климатом и РАФ-220307-01 экспортный для стран с тропическим климатом. Большими тиражами производилась медицинская модификация РАФ-22032-01 для службы в качестве кареты скорой медицинской помощи.

Второй этап обновления пришелся на машины РАФ-22038-02 «Латвия» с измененной передней частью и новой панелью приборов. Но и эти машины, начавшие сходиться с конвейера в 1989 году, считались переходными (это видно по индексу с добавочной цифрой 02), так как тоже воплощали еще не полный комплекс модерни-

зации. К сожалению, выпуск «временной» версии пришелся на самый разгар перестройки и последовавший за этим развал единой большой страны.

В АВГУСТЕ 1991 ГОДА СЛУЧИЛСЯ ПУТЧ, А ПОСЛЕ НЕГО ВЫШЛО ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 215, СОГЛАСНО КОТОРОМУ ВСЕ ПРЕДПРИЯТИЯ БЫВШЕГО СОЮЗНОГО ПОДЧИНЕНИЯ ПЕРЕХОДИЛИ В СОБСТВЕННОСТЬ ЛАТВИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ.

Акционирование решили не приостанавливать, так как все равно впереди была приватизация, только доля Министерства автомобильной промышленности полностью передавалась в собственность республики. 6 сентября 1991 года РАФ стал акционерным обществом.

И СЕРЬЕЗНО ОБНОВИЛИ САЛОН



РАФ-22038 «Латвия» сзади



Серийный микроавтобус РАФ-22038-02 «Латвия»

НА БАЗЕ РАФ-22038-02 СОЗДАЛИ

В этом же году Латвия получила долгожданную независимость и в придачу рыночную экономику. Цены на сырье и энергоносители сразу выросли, а качество и потребительские свойства основной продукции РАФа остались на прежнем уровне. Производство быстро становилось убыточным. Микроавтобусы РАФ, а особенно их санитарные модификации, пока еще пользовались популярностью в России и на Украине, но уже пропала уверенность, что повышенный спрос на них сохранится и в дальнейшем.

Полный комплекс модернизации, задуманный для серийного производства микроавтобуса РАФ-22038 «Латвия», так никогда и не внедрили. До последнего выпускалась модель РАФ-22038-02 «Латвия», на которой, в частности, оставались передние тормозные механизмы барабанного типа вместо запланированных дисковых.

Основными модификациями этой машины стали медицинские версии РАФ-2914 и РАФ-2915. Первая использовалась в качестве реанимационного автомобиля и имела увеличенную высоту крыши в салоне, вторая — в качестве линейного автомобиля скорой медицинской помощи. Кроме того, базовый РАФ-22038-02 «Латвия» послужил основой для создания большого семейства коммерческих автомобилей различного назначения, включая бортовые грузовики, фургоны, автолавки, передвижные телевизионные студии и т. д.

В 1990-х годах производство РАФ-22038-02 «Латвия» и его модификаций неуклонно сокращалось. А после того как в России появился прямой конкурент рижского микроавтобуса — цельнометаллическая «ГАЗель», спрос на «Латвию» иссяк окончательно. Правда, у завода еще был шанс наладить выпуск востребованных моделей, пусть даже разработанных другой компанией. Но одновременное ухудшение политических отношений между Латвией и Россией (основного рынка сбыта латвийских микроавтобусов) окончательно поставило точку и в истории Рижского автобусного завода — в 1997 году он прекратил свое существование.



Медицинский автомобиль РАФ-2915 «Латвия»

МНОГО КОММЕРЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

Технические характеристики автомобиля РАФ-22038-02 «Латвия»

Число мест	11+1 (водитель)
Максимальная скорость, км/ч	120
Расход топлива	11,8 л/100 км
Размер шин	185/82R15

Масса

Снаряженная, кг	1780
Полная, кг	27 840
на переднюю ось, кг	1280
на заднюю ось, кг	1460

Тормоза

Рабочие	колодочные на все четыре колеса; привод гидравлический от педали, двухконтурный, с вакуумным усилителем
Стояночный	на задние колеса, с механическим приводом от рычага

Двигатель

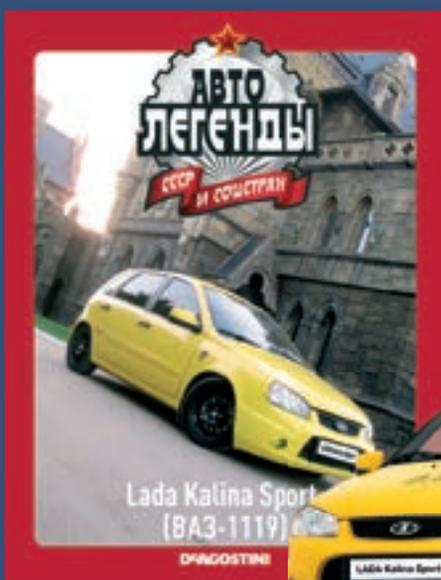
Двигатель	ЗМЗ-402.10, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	8,2
Максимальная мощность	98 л. с. при 4500 об/мин
Максимальный крутящий момент	182,4 Н·м при 2400–2600 об/мин
Коробка передач	механическая, четырехступенчатая, синхронизированная
Передаточные числа	I — 3,50; II — 2,26; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 3,54

Подвеска

Передняя	независимая, пружинная, с поперечными рычагами и стабилизатором поперечной устойчивости; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия
Задняя	зависимая, на двух продольных усиленных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

СКОРО В ВЫПУСКАХ

Современные модели российского автопрома в масштабе 1:43



Lada Vesta



Lada XRAY



UAZ Patriot (YA3-3163)



UAZ Hunter (YA3-315195)



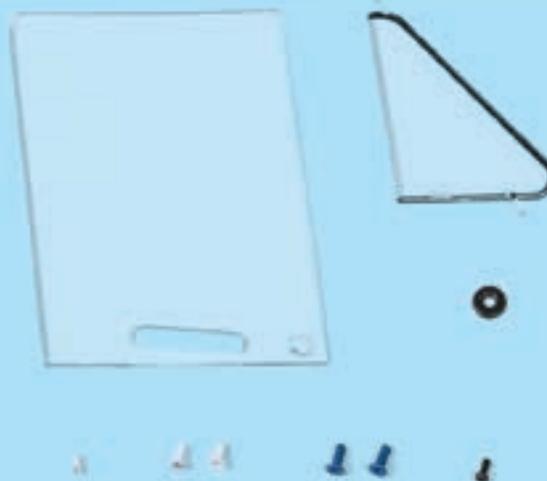
Lada Kalina Sport (BA3-1119)

В каждом выпуске журнал и металлическая модель автомобиля в масштабе 1:43



НЕ ПРОПУСТИТЕ
СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!



16+