

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ
РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 449 РУБ.

№ 85

Молния М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

DeAGOSTINI

ISSN 2587-6422



00085

9 772587 642485



M21 «Волга» № 85, 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 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», М21 «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 М21 «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 М21 «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;
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): 02.09.2019

Дата выхода в России: 15.10.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 

В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

СОБЫТИЯ В ЧЕХОСЛОВАКИИ

В ночь на 21 августа 1968 года в Чехословакию вошли войска СССР, Польши, Венгрии и Болгарии, началась операция «Дунай», положившая конец так называемой «Пражской весне».

Началом событий «Пражской весны» стало избрание в январе 1968 года Александра Дубчека первым секретарем коммунистической партии Чехословакии. Он расставил на ключевые посты в стране лично преданных ему людей, а потом заявил, что его главная цель — «построение социализма с человеческим лицом». Было объявлено, что произойдут изменения в производственной сфере, и плановая экономика будет заменена на рабочее самоуправление и хозрасчет. Стали раздаваться

призывы к созданию частных предприятий, отказу от социалистических методов хозяйствования, расширению связей с Западом.

Советское руководство опасалось, что проводимая Дубчеком политика приведет к расколу восточноевропейского социалистического блока как в политическом, так и военно-стратегическом плане. Уже с марта они начали призывать руководителя компартии Чехословакии одуматься. Александр Дубчек и его соратники на встречах с советским руководством клялись в верности идеалам коммунизма, но внутри страны говорили диаметрально противоположные вещи. Стало ясно, что путем переговоров эту проблему не решить.

В ночь на 21 августа советский самолет запросил аварийную посадку в пражском аэропорту Рузине. На борту воздушного судна были бойцы 7-й дивизии ВДВ, которые быстро установили контроль над аэропортом, после чего сюда стали приземляться самолеты с десанниками.

За одну ночь советские десантники взяли под контроль все ключевые объекты Праги, а в здании ЦК был задержан и отправлен в СССР Александр Дубчек вместе с другими руководящими реформаторами.

Одновременно из четырех стран стали выдвигаться колонны войск. Наиболее крупный контингент был направлен из СССР. Объединенной группировкой (до 500 тыс. человек и 5 тыс. танков и бронетранспортеров) командовал генерал армии

И. Г. Павловский. В течение 36 часов были захвачены все объекты страны, намеченные по плану операции «Дунай».

Самые кровавые события развернулись в Праге у здания Чешского радио, откуда на всю страну раздавались призывы оказывать сопротивление войскам. Утром 21 августа здесь появилась толпа в 7 тыс. человек. О том, что это были далеко не мирные люди, свидетельствует тот факт, что собравшиеся жгли советские танки и автомашины, а в результате огнестрельных ранений гибли советские воины.

Всего с 21 августа по 20 сентября 1968 года боевые потери советских войск составили 12 человек погибшими и 25 ранеными и травмированными. За время операции «Дунай» было убито 108 и ранено более 500 граждан Чехословакии, в подавляющем большинстве мирных жителей.

А в это время...



Войска стран-участниц Организации Варшавского договора были введены на территорию Чехословакии



На замену старой «Волге» пришла новая — ГАЗ-24

В ОТДЕЛКЕ ШИРОКО ПРИМЕНЯЛИСЬ



Эталонные опытные образцы новой машины построили в 1967 году

...На Горьковском автомобильном заводе готовили к серийному выпуску новую легковую машину «Волга» — ГАЗ-24. Она отличалась простотой, строгостью линий и небольшим количеством декоративных деталей.

Специалисты, имея ввиду современное направление в проектировании легковых автомобилей, в шутку говорили, что внутренние размеры кузова должны быть больше его внешних габаритов. По сравнению с ГАЗ-21 размеры салона новой «Волги» при умень-



Новая «Волга» на фоне Волги

НОВЫЕ СИНТЕТИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ

шении общей длины на 75 мм и высоты на 130 мм были несколько увеличены — за счет отодвинутого на 100 мм заднего моста. Это позволило увеличить расстояние от щитка приборов до переднего сиденья и между передним и задним сиденьями.

Применение боковых гнутых стекол уменьшило толщину дверей, а следовательно, несколько «раздвинуло» салон при сохранении такой же габаритной ширины, как у ГАЗ-21.

Передние сиденья на машине были раздельными: каждое имело самостоятельную регулировку, как продольную, так и по наклону спинки. На машинах первых выпусков рядом с водителем могли разместиться два пассажира. Для этого между передними сиденьями устанавливался съемный вкладыш, а прикрепленный шарнирно к правой спинке подлокотник увеличивал ее ширину. Заднее сиденье было сплошным, также с откидывающимся мягким подлокотником в средней части. Рычажный механизм выравнивал подушки сидений для устройства в машине комфортабельного спального места.

Эффективная система отопления машины ГАЗ-24 «Волга» забирала воздух извне и, нагрев его, подводила к ногам водителя и пассажиров, к лобовому стеклу и боковым стеклам дверей. Для обдува заднего стекла имелся специальный вентилятор на полочке за сиденьями. Вентиляция дополнительно осуществлялась через перфорированную обивку потолка и воздуховоды на боковых стенках кузова.

В стандартное оборудование машины входил трехдиапазонный радиоприемник. Предусматривалась возможность установки коротковолновой приставки.

В новом автомобиле, особенно в его отделке, широко применялись современные синтетические материалы. На ГАЗ-21 было всего 105 деталей из пластмассы общим весом около 9 кг, а на ГАЗ-24 — 350 общим весом до 18 кг (без учета покрытия из пористого поливинилхлорида деталей обивки кузова весом примерно 6 кг). Из пластмассы были сделаны кожухи систем отопления, вентилятор системы охлаждения, прокладки между листами задних рессор, корпуса распределителей указателей поворота задних фонарей (с металлизацией под хром) и многие другие детали.

Двигатель нового автомобиля проектировали на базе деталей мотора ГАЗ-21. Он имел усовершенствованное газораспределение (новая головка цилиндров, газопровод, распределительный вал), улучшающее наполнение цилиндров. В систему охлаждения была введена электромагнитная муфта выключения вентилятора. Система смазки предусматривала один полнопоточный масляный фильтр.

В отличие от ГАЗ-21 на новой «Волге» установили двухкамерный карбюратор, полностью синхронизировали четырехступенчатую коробку передач. При этом рычаг переключения расположили не на руле, как раньше, а на тоннеле пола. Коробка передач была сделана с удлинителем, что исключило необходимость в промежуточном вале карданной передачи.

АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

РЕЖИМ ПОЛНЫХ НАГРУЗОК

При полных нагрузках от двигателя требовалось получение максимальной мощности. Это было возможно лишь в том случае, если в карбюраторе приготавливалась обогащенная смесь. Такая смесь сгорает в цилиндре двигателя быстро, но неполно, в связи с чем на этом режиме имеет место некоторая потеря экономичности по сравнению с режимом частичных нагрузок.

Обогащение горючей смеси в карбюраторе К-124 достигалось включением клапана экономайзера на $5-7^\circ$ до полного открытия дроссельной заслонки. При этом дополнительное топливо подавалось в воздушный поток из поплавковой камеры через отверстия в корпусе клапана экономайзера и далее через жиклер экономайзера и отдельно расположенный распылитель экономайзера. Главная дозирующая система и система холостого хода на режиме полных нагрузок продолжали работать.

Система экономайзера карбюратора К-124 действовала по принципу элементарного карбюратора, то есть обогащала смесь при увеличении расхода воздуха (оборотов двигателя). При этом распылитель экономайзера был выведен отдельно, в воздушный патрубок карбюратора, что позволяло получить более правильное протекание внешней скоростной характеристики работы двигателя.

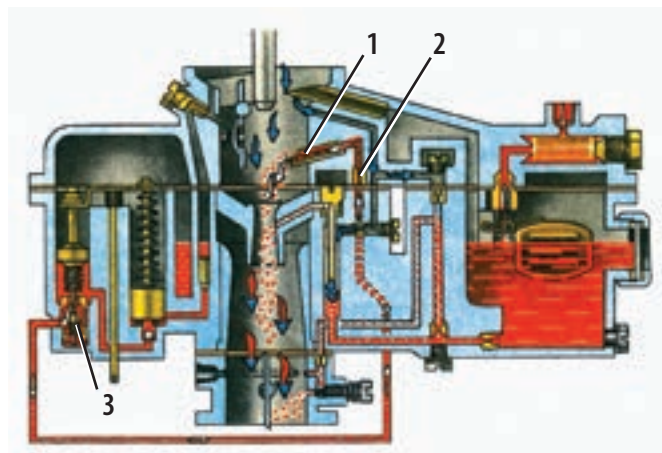
Для правильного протекания характеристик двигателя включение в работу системы экономайзера происходило при 1700–2000 об/мин

коленчатого вала. При меньших оборотах система экономайзера не работала, а необходимый состав смеси обеспечивался главной дозирующей системой. Незначительная часть топлива также поступала через систему холостого хода.

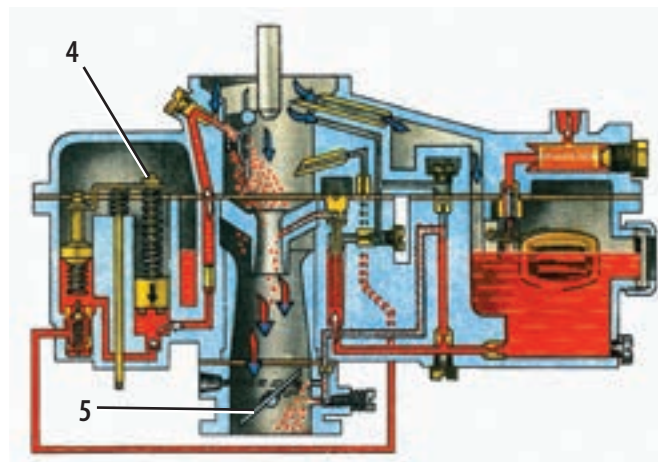
РЕЖИМ РАЗГОНА АВТОМОБИЛЯ

При резком открытии дроссельной заслонки в карбюраторе происходило заметное обеднение горючей смеси. Объяснялось это различной плотностью воздуха и топлива. Воздух более легкий, поэтому он быстрее реагировал на изменение разрежения и устремлялся в цилиндры двигателя. А более инертное топливо реагировало на возрастание разрежения с запаздыванием и проходило через жиклеры в количествах, определявшихся предыдущим режимом. В результате смесь обеднялась. Чтобы обеспечить необходимую приемистость двигателя, следовало восстановить состав смеси до нужных пределов. В карбюраторе К-124 это осуществлялось впрыском топлива в воздушный патрубок системой ускорительного насоса поршневого типа.

При медленном открытии дроссельной заслонки топливо из-под поршня ускорительного насоса перетекало обратно в поплавковую камеру через зазор между поршнем и стенками цилиндра ускорительного насоса и неплотности впускного клапана.



Режим полных нагрузок: 1 — распылитель экономайзера; 2 — жиклер экономайзера; 3 — клапан экономайзера



Режим разгона автомобиля: 4 — ускорительный насос; 5 — дроссельная заслонка

①



1 — стекло заднее



Совместите нижнюю кромку заднего стекла с ответным проемом каркаса кузова. Для этого немного изогните стекло и вставьте нижние боковые кронштейны в пазы проема каркаса.

МОНТАЖ ЗАДНЕГО СТЕКЛА НА КАРКАС КУЗОВА

Валда





ЛИНИЯ СБОРКИ



При этом центральный фиксатор заднего стекла должен находиться выше поверхности каркаса кузова и не мешать монтажу боковых кронштейнов.

После совмещения нижних боковых крепежных кронштейнов стекла с ответными элементами каркаса распрямите стекло и уложите его полностью в проем каркаса кузова. При этом нижний центральный фиксатор заднего стекла должен защелкнуться в прорези каркаса. Совместите три верхних кронштейна заднего стекла с ответными пазами, расположенными в верхней части проема каркаса кузова.



При монтаже стекла нужно быть предельно внимательным, поскольку стекло имитирует гибкая, но при этом хрупкая пластмасса. На данном этапе заднее стекло не фиксируется на каркасе полностью. При последующей сборке крыша модели окончательно закрепит стекло на каркасе.

МОНТАЖ ЗАДНЕГО СТЕКЛА НА КАРКАС КУЗОВА



Микроавтобус РАФ-08 «Спридитис» на испытаниях

В 1958 году, воодушевленные успехом микроавтобуса РАФ-10 «Фестиваль», конструкторы Рижского завода автобусных кузовов (РАФ) разработали еще один микроавтобус – РАФ-08 «Спридитис» (Spriditis). Так в популярной

сказке латышской писательницы Анны Бригадере зовут персонажа, идентичного Мальчику-с-пальчик. Действительно, «Спридитис» получился очень компактным: длина 4,4 м, ширина 1,8 м, высота 2 м.

РАФ-08 «СПРИДИТИС»



Микроавтобус на узлах «Москвича» получился очень компактным

МИКРОАВТОБУС ПОЛУЧИЛ ОДОБРЕНИЕ

После этапа заводских испытаний новый микроавтобус был отправлен на испытания в Москву в НАМИ, где получил в целом положительный отзыв. А 27 ноября 1958 года «Спридитис» попал на кремлевские смотрины, где с «диловинкой» ознакомились Н. С. Хрущев, А. И. Кириченко, Л. И. Брежнев, руководящие работники ЦК КПСС и Госплана. Со стороны РАФа присутствовали директор предприятия С. Т. Белизов, конструкторы Л. Р. Клеге и А. В. Лапинь и даже министр автотранспорта и шоссейных дорог Латвийской ССР Э. Ю. Либерт.

Высокому руководству новинка понравилась, и «Спридитис» был рекомендован к серийному производству. В 1960 году предполагалось выпустить уже 1000 микроавтобусов этой модели!

В январском номере журнала «За рулем» РАФ-08 был представлен читателям. Вот как его конструкцию описал инженер Б. Зубчук: «Кузов автобуса «Спридитис» — цельнометаллический, несущей конструкции, вагонного типа. В нем размещаются, кроме водителя, еще

восемь пассажиров: один — справа от водителя, два — во втором ряду, три — в третьем и два — в четвертом. Имеются две двери для пассажиров (с правой стороны), одна багажная дверь сзади и дверь для водителя (справа впереди). При необходимости можно быстро снять заднее двухместное сиденье, и тогда в автобусе образуется достаточная площадка для размещения багажа. < . . . > В нижней части полуперегородки, отгораживающей водителя от пассажирского помещения, расположен отопитель кузова. В передней части под потолком находится воздухопровод, по которому поступает в кузов свежий воздух, забираемый через отверстия в козырьке над ветровым стеклом. На автобусе установлен верхнеклапанный двигатель «Москвич-407» со стандартными сцеплением и коробкой передач. Все остальные узлы и агрегаты тоже стандартные, но в заднем мосту автомобиля «Москвич-407» вместо опорных тормозных дисков (имеются в виду «щиты», закрывающие внутреннюю сторону тормозных барабанов, — Прим. ред.) установлены колесные редукторы с нормальными цилиндрическими шестернями, имеющими передаточное отношение 1:1,45.

Именно на «Спридитисе» было отработано несколько важных элементов конструкции — например, задняя распашная дверь, которая была несравнимо удобнее



НА КРЕМЛЕВСКИХ СМОТРИНАХ

Такое конструктивное решение обеспечивает достаточно высокую для городских условий максимальную скорость автобуса — 80 км/ч и вполне удовлетворительный расход топлива — 12–13 л/100 км. К колесным редукторам крепятся рессоры автомобиля “Волга”. Передняя подвеска также заимствована от “Волги”, но с дополнительными спиральными пружинами внутри стандартных пружин. Колеса, шины, тормозной привод использованы от автомобиля “Волга”».

Для сокращения трудоемких операций и снижения себестоимости микроавтобус «Спридитис» следовало максимально унифицировать с уже выпускаемыми старшими собратьями РАФ-977 «Латвия» (так в серийном производстве стал называться РАФ-10 «Фестиваль»). Работа над этим велась в течение 1959 года, в процессе чего и маленький микроавтобус получил отраслевой индекс РАФ-978. При этом «Спридитис» обрел новый выразительный облик с модной четырехфарной системой головного света.

В начале 1960 года обновленный РАФ-978 «Спридитис» изготовили небольшой промышленной партией, разошедшейся по всей стране.

**После выпуска этой партии
рижане продолжали колдовать над
совершенствованием микроавтобуса.
Конструкция явно требовала усиления —
улучшили конструкцию обвязки основания
кузова, а настил пола выполнили
из бакелизированной фанеры толщиной
7 мм, что позволило повысить надежность
крепления сидений в салоне.**

Для более равномерного распределения веса по осям автобуса двигатель сместили назад на 280 мм. Рулевой механизм «Москвича» уступил место «волжскому». Была упрощена конструкция, повышена надежность механизма переключения передач. Кулиса заняла место на основании пола, а рычаг — с правой стороны рулевой колонки. Стояночный тормоз барабанного типа устанавливался на валу ведущей шестерни главной передачи.

Удалось повысить надежность привода дросселя (до этого трос часто обрывался). Уменьшение передаточного числа колесных

редукторов до 4,6 позволило увеличить максимальную скорость до 85 км/ч.

При этом кузов «Спридитиса» еще раз подвергся «фейслифтингу» — изменению облика. В отличие от предыдущих версий он стал выглядеть по-настоящему стильно — панорамное ветровое стекло; четыре избавленные от нелепых козырьков фары, расположенные над изящной горизонтальной облицовкой радиатора. Для наружной отделки микроавтобуса использовались алюминиевые или окрашенные детали, без лишнего хрома.

Новый стиль «Спридитиса» показался руководству РАФа настолько удачным, что его использовали для модернизированной «Латвии» модели 977Д. А вот «Спридитису» не повезло — заводское руководство приняло важное стратегическое решение о выпуске только микроавтобусов «Латвия». Все работы по «Спридитису» были свернуты, так как усовершенствованный РАФ-978, по сути, представлял собой уже укороченную на 685 мм (одну секцию боковых окон со стойками) «Латвию», с двигателем «Москвича», а не «Волги». Выпускать такой микроавтобус одновременно с его полной версией РАФ-977Д не имело никакого смысла.

СТИЛЬ «СПРИДИТИСА» ИСПОЛЬЗОВАЛИ



Микроавтобус РАФ-978 «Спридитис» из опытно-промышленной партии



Модернизированный микроавтобус «Спридитис» образца 1960 года.

ДЛЯ МОДЕРНИЗИРОВАННОЙ «ЛАТВИИ»

Технические характеристики РАФ-08 «Спридитис»

Число мест	8+1
Максимальная скорость, км/ч	85
Расход топлива	13,5 л/100 км
Размер шин	6,70-15

Подвеска

Передняя	независимая, пружинная, с поперечными рычагами; амортизаторы гидравлические, телескопические
Задняя	зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

Рабочий	передние и задние барабанные, привод гидравлический
Стояночный	колодочный, на валу ведущей шестерни главной передачи, привод механический

Масса

Снаряженная, кг	1420
-----------------	------

Двигатель

Двигатель	«Москвич-407», рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный
Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см ³	1358
Степень сжатия	7,0
Максимальная мощность	45 л. с. при 4500 об/мин
Максимальный крутящий момент	9,0 кгс·м при 2600 об/мин
Коробка передач	механическая, трехступенчатая, двухходовая
Передаточные числа	I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,61

Соберите легендарный
ФОРСАЖ
Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

35%

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



© 2019 Universal City Studios LLC.
All Rights Reserved.

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА DODGE.DEAGOSTINI.RU



НЕ ПРОПУСТИТЕ
СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!



16+