

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ
РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 449 РУБ.

№ 91

Молния М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

DeAGOSTINI

ISSN 2587-6422



00091

9 772587 642485



M21 «Волга» № 91, 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. Качук
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, 5 © 2019 МИА РОССИЯ СЕГОДНЯ;
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): 24.10.2019
Дата выхода в России: 10.12.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

СТЫКОВКА В КОСМОСЕ

16 января 1969 года на околоземной орбите произошла стыковка
двух советских космических кораблей «Союз-4» и «Союз-5». По со-
общению ТАСС, впервые на орбите была создана экспериментальная
космическая станция с четырьмя космонавтами на борту. Впослед-
ствии она стала рассматриваться как этап на пути создания орби-
тальных станций типа «Салют», «Мир» или МКС.

На самом деле история полетов «Союза-4» и «Союза-5» связана
с советской программой пилотируемых полетов на Луну, которая
предусматривала стыковку двух космических кораблей. Причем
эту операцию изначально предстояло провести на околоземной

орбите в экспериментальном режиме. После стыковки два космо-
навта должны были в открытом космосе перейти из одного корабля
в другой (возможность перехода через стыковочный узел тогда еще
не была опробована) и вернуться в нем на Землю.

Отработать этот процесс должны были еще на кораблях «Союз-1»
и «Союз-2». Но из-за многочисленных технических накладок «Союз-2»
запускать не стали. Пилотируемый Владимиром Комаровым корабль
«Союз-1» решили вернуть на Землю, однако в результате цепи
отказов при приземлении произошла трагедия. Это была первая ги-
бель пилота в истории отечественной космонавтики.

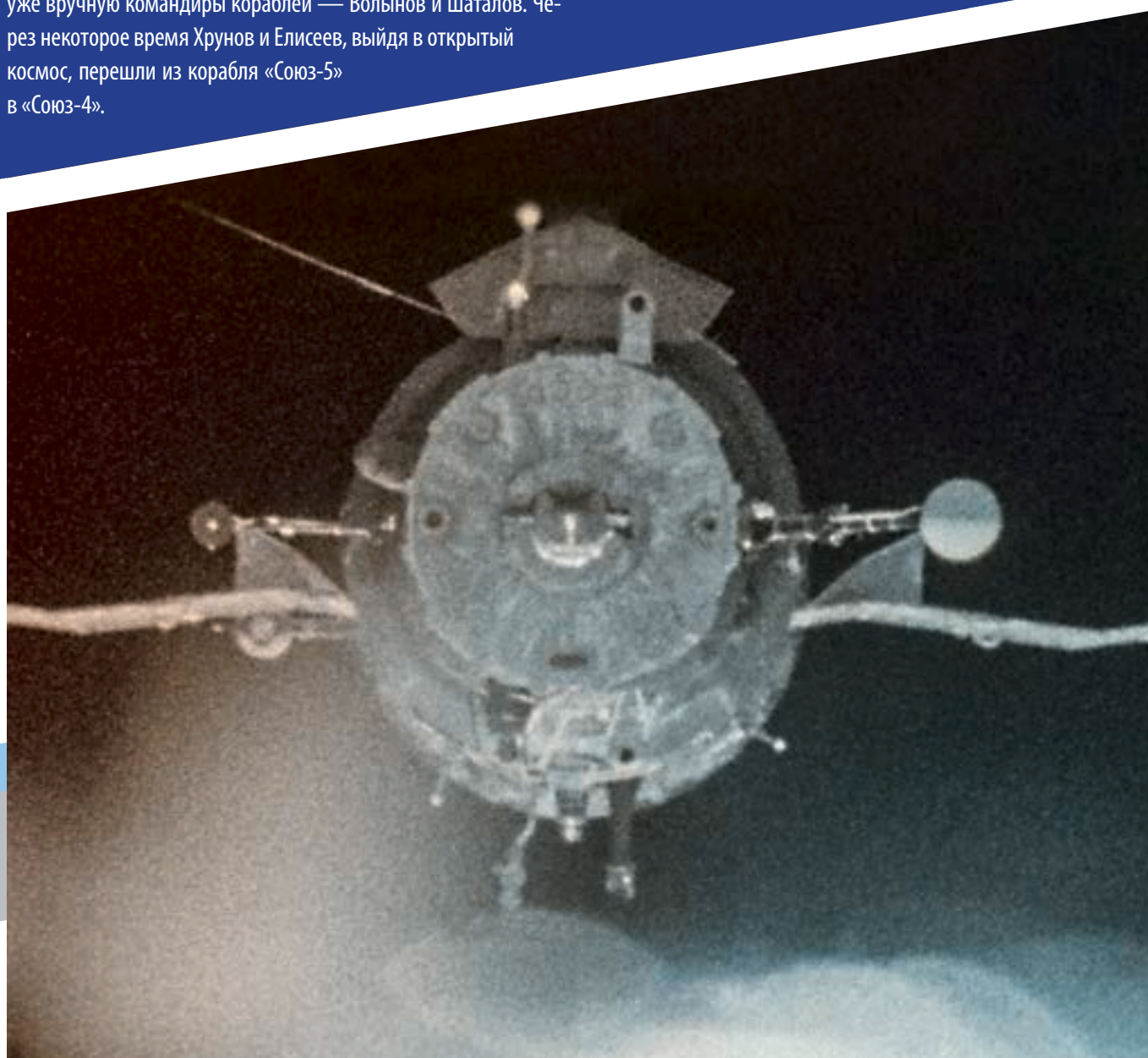
Лишь спустя шесть месяцев, 25 октября 1968 года, в космос в автоматическом беспилотном режиме отправился корабль «Союз-2», а на следующий день — «Союз-3» с Георгием Береговым на борту. Космонавту предстояло осуществить стыковку с «Союзом-2», но задача оказалась не выполнена, хотя корабли приближались друг к другу на расстояние до 1 м. Несмотря на неудачу, было принято решение о запуске пилотируемых кораблей «Союз-4» и «Союз-5» — вновь для отработки стыковки на околоземной орбите.

15 января 1969 года на орбиту успешно вышел «Союз-4», пилотируемый Владимиром Шаталовым, а вслед за ним 16 января стартовал «Союз-5» с экипажем в составе Бориса Волинова, Алексея Елисеева и Евгения Хрунова. Корабли встретились на орбите около 8.00 утра 16 января. До расстояния 100 м они сближались в автоматическом режиме, а завершали стыковку уже вручную командиры кораблей — Волинов и Шаталов. Через некоторое время Хрунов и Елисеев, выйдя в открытый космос, перешли из корабля «Союз-5» в «Союз-4».

Эти корабли находились в состыкованном состоянии всего 4 ч 35 мин. 17 января после расстыковки «Союз-4» с Шаталовым, Елисеевым и Хруновым на борту благополучно приземлился в 40 км от Караганды.

А вот в случае с «Союзом-5» не сработал пиропатрон отделения спускаемого аппарата от приборно-агрегатного отсека. Спуск пошел по нештатной баллистической траектории, с перегревом спускаемого аппарата из-за неверной ориентации во время торможения (тепловым экраном назад), с нерасчетными перегрузками и вращением вокруг продольной оси. Выпущенный парашют стало закручивать, что увеличило скорость спуска. Плохо сработала и система мягкой посадки (всего в метре от земли), в результате чего космонавт Борис Волинов при приземлении 18 января получил инерционные травмы.

А в это время...



Кадр из фильма «Встреча на орбите». Космический корабль «Союз-4» перед стыковкой «Союзом-5»



Легковой автомобиль в новой окраске для дорожно-патрульной службы ГАИ

ОСНОВУ ПАРКА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ

...На дороги страны вышли милицейские патрульные автомобили «Волга» в непривычной желто-канареечной окраске. В 1960-е годы Министерство внутренних дел (МВД), к которому относилась и патрульно-постовая служба Госавтоинспекции (ГАИ), переживало не лучшие времена. Несмотря на выходившие указы об усилении работы органов правопорядка, финансирование этой работы, как и забота государства о личном составе, оставляли желать лучшего. В то время среди высшего руководства страны господствовали ошибочные взгляды, будто по мере продвижения советского общества к коммунизму количество правонарушений станет резко сокращаться. Предполагалось, что в связи с ростом социального и материального благосостояния повысится гражданская сознательность трудящихся, поэтому преступность в обозримом будущем сойдет на нет как «пережиток прошлого». По этой причине развитие и усиление милиции станет неактуальным.

Эти «теории» привели к тому, что в 1960 году органы внутренних дел лишили их привычного названия МВД (оно якобы напоминало

о репрессиях сталинского периода) и переименовали в Министерство охраны общественного порядка (МООП). Более того, в течение нескольких лет роль общесоюзного министерства исполняли органы МООП союзных республик. Ослабление милиции неизбежно привело к увеличению количества правонарушений. Эта тенденция коснулась и дорожного движения, что вызвало резкий рост аварийности на транспорте.

Ситуация начала меняться лишь после прихода к власти Л. И. Брежнева в октябре 1964 года. МООП снова стало общесоюзным министерством. Но настоящие сдвиги случились в 1967 году, когда пост министра охраны общественного порядка занял Николай Анисимович Щелоков. В августе того же года Главное управление Госавтоинспекции СССР возглавил Валерий Витальевич Лукьянов. Уже в 1968-м было восстановлено Министерство внутренних дел (МВД) СССР. Тогда же, в числе прочих назревших нововведений, руководители МВД всерьез задумались об обеспечении патрульно-постовой и дорожно-патрульной служб достаточным количеством специально оборудованных легковых автомобилей.

В 1969-м разные службы дорожного надзора были объединены и реорганизованы в дорожно-патрульную службу ГАИ. В том же году на вооружение Госавтоинспекции стали поступать новые патрульные автомобили ГАЗ-21, причем в новой цветографической окраске, введенной в 1968-м. Отныне все патрульные машины ГАИ предписывалось окрашивать в желтый цвет, с нанесением на боковины кузова синих полос с контрастной надписью «Милиция». В синий цвет также следовало окрашивать крышку багажника, на которую наносилась надпись «ГАИ». На передних дверях автомобилей красовался герб Советского Союза.

Помимо новой окраски, патрульные машины стали отличаться дополнительными спецсредствами: синим проблесковым маячком (ранее он не был обязательным элементом), фарой-искателем (прожектором), противотуманными фарами и громкоговорителями. Последние в основном предназначались для агитационной работы на дорогах («Товарищи пешеходы! Переходите улицу только по пешеходному переходу!»).



Автомобили в канареечно-желтой окраске были хорошо заметны на дорогах

СОСТАВЛЯЛИ МАШИНЫ «ВОЛГА»



Современная реконструкция патрульного автомобиля ГАЗ-21 «Волга»

В то время на крышке багажника автомобилей ГАИ часто можно было увидеть специальное табло, на котором загоралась надпись «Остановитесь» — сигнал к остановке для водителя, перед которым следовал

патрульный автомобиль. Позже табло перестали использовать, а просто объявляли через громкоговоритель: «Водитель автомобиля с государственным номером таким-то, примите вправо и остановитесь!»

АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

УСТРОЙСТВО ДВИГАТЕЛЯ ГАЗ-21

ПОРШНИ И ШАТУНЫ

Поршни двигателя ГАЗ-21 отливались из алюминиевого сплава и термически обрабатывались. Головка поршня была цилиндрическая, юбка — овальная и конусная. Ось отверстия под поршневой палец была смещена от средней плоскости на 1,5 мм в правую (по ходу автомобиля) сторону. Это делало работу поршня более бесшумной. Для улучшения приработки поршень покрывался слоем олова толщиной 0,004–0,006 мм. Во избежание ошибок при установке поршня в цилиндр на боковой стенке поршня у бобышки под палец отливалась надпись «Назад». В соответствии с этой надписью поршень указанной стороной следовало обратить к задней части двигателя.

Поршни одного комплекта (установленные в один двигатель) по массе не должны были отличаться более чем на 4 г. Поршни

к цилиндрам подбирались с зазором 0,012–0,024 мм. Правильность подбора проверялась протягиванием ленты-щупа между поршнем и гильзой в плоскости, перпендикулярной оси поршневого пальца. Толщина ленты составляла 0,05 мм, ширина — 13 мм, длина — 250 мм. Усилие протягивания (замерялось пружинным безменом) должно было находиться в пределах 3,5–4,5 кг.

Поршневых колец было три: два компрессионных и одно масло-съемное. Все кольца изготавливались из чугуна. Компрессионные кольца на внутренней поверхности имели фаску. На поршень кольца должны были устанавливаться фаской вверх. Нарушение этого условия вызывало резкое возрастание расхода масла и дымление двигателя.

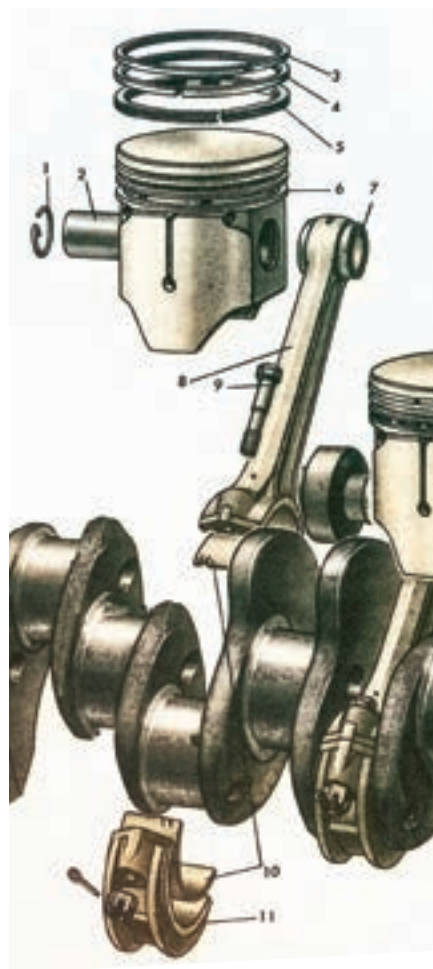
Для увеличения долговечности верхнее компрессионное кольцо покрывалось слоем пористого хрома, остальные кольца были лужеными.

Монтажный зазор в замке колец должен был находиться в пределах 0,3–0,5 мм. Торцовый зазор для верхнего компрессионного кольца равнялся 0,05–0,082 мм, для второго компрессионного и масло-съемного колец — 0,035–0,067 мм.

Через 80–100 тыс. км пробега обычно наступала необходимость в смене поршневых колец. К этому сроку они изнашивались, в результате чего наблюдалось дымление двигателя, падение его мощности, увеличение расхода масла.

Для снятия и установки колец на поршень следовало пользоваться специальным съемником. Перед установкой колец канавки в поршне необходимо было очистить от нагара. Эту операцию выполняли специальным инструментом или концом поломанного кольца. Всячески следовало остерегаться соскабливания вместе с нагаром металла со стенок канавки.

На двигателе ГАЗ-21 были поршневые пальцы плавающего типа, стальные, с закаленной наружной поверхностью. Палец подбирался к шатуну с зазором от 4,5 до 9,5 мкм. При правильном зазоре поршневой палец под усилием большого пальца руки должен был плотно входить в отверстие шатуна. В поршень палец входил с зазором в 2,5 мкм или с натягом также 2,5 мкм. Перед установкой пальца поршень нагревали до 70 °С в горячей воде.

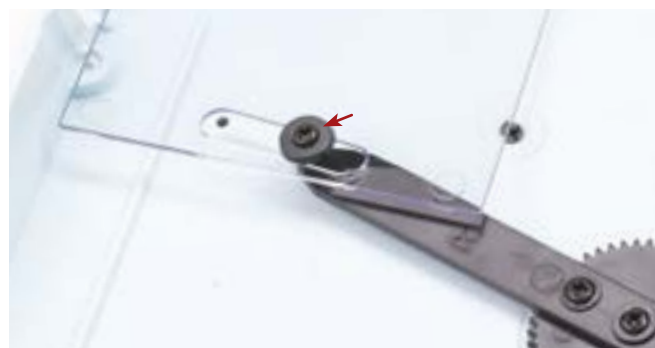


Поршни и шатуны:
1 — стопорное кольцо поршневого пальца; 2 — поршневой палец; 3 — верхнее компрессионное кольцо; 4 — нижнее компрессионное кольцо; 5 — масло-съемное поршневое кольцо; 6 — поршень; 7 — втулка шатуна; 8 — шатун; 9 — болт шатуна; 10 — вкладыш шатуна; 11 — крышка шатуна

ЛИНИЯ СБОРКИ



1 — стекло опускаемое передней правой двери; 2 — стекло вентиляции передней правой двери; 3 — шайба прижимная; 4 — винт 1,5×3 (LM); 5 — винт 2,3×4 с пресс-шайбой (MM); 6 — винт 2,0×5 (NM) — 2 шт.; 7 — винт 2,0×6 (OM) — 2 шт.; 8 — винт 1,7×4 (AP)



Установите опускаемое стекло с внутренней стороны обивки передней правой двери. Совместите прорезь в нижней части опускаемого стекла с штифтом тяги стеклоподъемника. Проверьте правильность монтажа стекла, предварительно совместив его с рамкой оконного проема. Стекло должно прилегать к рамке в ее верхней и задней частях. Поверх крепежного штифта тяги стеклоподъемника установите прижимную шайбу и закрепите детали при помощи винта 1,7×4 (AP).

СБОРКА ПЕРЕДНЕЙ ПРАВОЙ ДВЕРИ МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ

М21 «Волга» №91



Поместите стекло вентиляции в соответствующий оконный проем правой передней двери. Совместите верхнюю и нижнюю оси стекла с ответными выемками в верхней и нижней частях проема. Стекло должно свободно поворачиваться (открываться) на своих осях.



Установите собранную ранее внутреннюю обивку поверх правой передней двери. Добейтесь плотного прилегания деталей друг к другу. При необходимости поправьте стекло вентиляции и опускающее стекло в оконных проемах.

ЛИНИЯ СБОРКИ



Обратите внимание на положение штыря замка двери: он должен войти в прорезь на торцевой стенке обивки двери.



Закрепите обивку на правой передней двери с внутренней стороны при помощи четырех винтов: двух 2,0×6 (OM) в нижней части обивки и двух 2,0×5 (NM) в ее средней части (около стекла вентиляции и позади внутренней ручки).



Закрепите рамку опускающего стекла правой передней двери при помощи винта 1,5×3 (LM). При фиксации детали старайтесь не прилагать избыточных усилий. Достаточно просто зафиксировать детали так, чтобы они не перемещались относительно друг друга. Допускается наличие небольшого зазора в верхней плоскости оконного проема.

ЛИНИЯ СБОРКИ



Установите собранную дверь в правый передний дверной проем каркаса кузова. Совместите центровочные штифты петли двери с отверстиями передней стойки каркаса. Закрепите петлю двери с внутренней стороны каркаса при помощи винта 2,3×4 с пресс-шайбой (ММ).

СБОРКА ПЕРЕДНЕЙ ПРАВОЙ ДВЕРИ МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ



Грузопассажирский автомобиль ИЖ-27156

Созданию нового типа грузопассажирского кузова в линейке ижевских автомобилей способствовало появление во второй половине 1980-х в СССР частных предпринимателей и кооператоров, которым нужна была универсальная машина — и для работы, и для личного пользования.

До этого в нашей стране не сильно задумывались о грузопассажирских фургонах. Считалось, что для нужд частных вполне хватало легковых автомобилей с кузовом «универсал». Поэтому приспособить «будку» созданного в 1972 году фургона ИЖ-2715 для перевозки пассажиров никому даже в голову не приходило. А уж продавать, по сути, грузовой автомобиль в частные руки — тем более. В самом деле, откуда у частного взяться потребности регулярно перевозить на личном автомобиле массивные габаритные грузы! Но зарождение рыночных отношений в эпоху перестройки (в 1987 году был принят «горбачевский» закон о государственном

ИЖ-27156



С конца 1980-х годов грузопассажирский автомобиль ИЖ-27156 можно было приобрести в личную собственность

ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ УНИВЕРСАЛ —

предприятию, предписывающий переход на самокупаемость и хозяйрасчет) заставило пересмотреть прежние постулаты. А поводом для этого послужил грузопассажирский автомобиль Matra Simca Rancho, который появился в заводской гоночной команде. Внешне эта машина напоминала причудливый гибрид легкового автомобиля и фургона-«каблучка». То есть она выглядела как застекленный фургон, при этом сохраняла в кузове задний ряд сидений. Путем нехитрых трансформаций машина легко превращалась из пассажирской в фургон с довольно объемным кузовом (больше, чем у привычных всем универсалов). И хотя у Matra Rancho довольно хорошо были заметны некоторые недостатки — затрудненный доступ пассажиров на задний ряд сидений и слишком остекленный кузов, малоприспособленный для регулярной перевозки грузов — сама идея универсального грузопассажирского легкового автомобиля была очень притягательной.

Новый грузопассажирский фургон на базе ИЖ-2715 сулил предприятию немало плюсов. Прежде всего, Ижевский автозавод получал возможность отчитаться об освоении в производстве новой модели автомобиля для кооператоров (руководящей роли компартии тогда

еще никто не отменял, а партия легко могла спросить, что делается на заводе в поддержку новых реформ). При этом завод не затрачивал особых усилий в освоении ИЖ-27156, поскольку речь шла лишь о модификации существующего фургона.

НЕ СТОИТ СБРАСЫВАТЬ СО СЧЕТОВ И ТО, ЧТО ОСНОВНОЙ ПРОДУКЦИЕЙ ПРЕДПРИЯТИЯ ТОГДА БЫЛИ ЛЕГКОВЫЕ МАШИНЫ «МОСКВИЧ-412» И ИЖ-2126 «КОМБИ».

В силу своего морального устаревания они находили все меньше отклика в сердцах потребителей (лишь тотальный дефицит вынуждал многих приобретать ижевские «Москвичи»), а новая модель ИЖ-2126 «Орбита» все никак не могла преодолеть стадию опытных образцов. Поэтому грузопассажирский ИЖ-27156 мог несколько оживить спрос на ижевские автомобили, тем более что конкурентов в этом сегменте у него в СССР вообще не было.



Несмотря на устаревшую конструкцию и очевидные недостатки, автомобиль пользовался спросом

ПРОДУКТ ПЕРИОДА ПЕРЕСТРОЙКИ

Технология превращения грузового фургона ИЖ-2715 в грузопассажирский автомобиль была несложной. Вместо глухих подштамповок боковин будки вставлялись большие окна со сдвижными стеклами. Небольшое глухое окошко вставлялось взамен подштамповки на левой створке задней двери. Сдвижной форточкой обзавелась и перегородка, отделяющая кабину от будки.

Для перевозки пассажиров вдоль бортов будки расположили двухместные откидные лавки, доведя, таким образом, общую вместимость до шести человек, то есть выгадав одно лишнее, по сравнению с седаном и универсалом, место. Для комфорта и безопасности пассажиров боковые стенки будки на уровне голов оснастили дополнительными мягкими накладками. Недостаток уюта призван был компенсировать потолочный плафон освещения. Створки задней двери дооборудовали внутренними ручками.

Конструктивно ИЖ-27156 мало чем отличался от своего грузового прообраза ИЖ-2715-01. Та же классическая компоновка — двига-

тель продольно спереди, ведущие колеса задние. Передние тормоза дисковые, задние барабанные, вакуумный усилитель. Передняя подвеска независимая, рычажно-пружинная, задняя зависимая на двух полуэллиптических рессорах. При этом задняя подвеска грузовых и полугрузовых машин ИЖ, по сравнению с легковыми версиями, никак не усиливалась. Единственное отличие заключалось в отсутствии у рессор грузовых модификаций противоскрипных межлистовых шайб.

За унификацию пришлось расплачиваться управляемостью: при близкой к максимальным 520 кг загрузки будки сцепление передних колес с дорогой существенно уменьшалось.



Сегодня автомобиль ИЖ-27156 постепенно переходит в разряд раритетов — встретить его на дороге уже непросто

МАШИНА ИМЕЛА БОЛЬШОЙ

Грузопассажирские машины ИЖ, так же как и их коммерческие собратья, оснащались преимущественно дефорсированными моторами УЗАМ-412ДЭ (1478 см³, 67 л.с.), «заточенными» для работы на 76-м бензине.

Опытный образец ИЖ-27156 продемонстрировали публике на ВДНХ СССР, где он «вызвал живой интерес у посетителей выставки». Это и предопределило его дальнейшую судьбу: в 1988 году началось серийное производство модели.

В процессе эксплуатации первые покупатели с удивлением обнаружили, что сдвижное окошко между кабиной и будкой нужно не только для создания единого коммуникативного пространства для всех ез-

доков, но и для... отопления задней половины кузова! Она не только не оборудовалась отдельной печкой, но даже была лишена каких бы то ни было специальных отводов от основного обогревателя. Кроме того, уплотнения окон и дверей задка не справлялись со своими функциями, что приводило к попаданию воды в салон во время непогоды и постоянному подсасыванию выхлопных газов.

И все же, несмотря на изъяны конструкции, эта модификация первое время пользовалась достаточно высоким спросом именно среди кооператоров. Тем более что иных автомобилей такого типа в стране не производили. Однако финансовые неурядицы, преследовавшие ИжАвто с момента смерти теневого покровителя ПО «Ижмаш» Д. Ф. Устинова, то есть с декабря 1984 года, не позволили развернуть производство уникального для нашей страны автомобиля в планируемых объемах. ИЖ-27156 всегда считался довольно малочисленной модификацией грузового фургона.

Первый в стране грузопассажирский фургон ИЖ-27156 выпускался с 1988 по 2001 год. За это время было выпущено 19 994 автомобиля.



Для удобства посадки в грузопассажирское отделение у ИЖ-27156 сзади устанавливалась подножка

УСПЕХ СРЕДИ КООПЕРАТОРОВ

Технические характеристики автомобиля ИЖ-27156

Число мест	6 (2+4)
Масса перевозимого груза	2 человека + 520 кг груза
Максимальная скорость, км/ч	115
Расход топлива при скорости 80 км/ч	9,2 л/100 км
Размер шин	6,40-13

Масса

Снаряженная, кг	1095
Полная, кг	1590
В том числе:	
на переднюю ось	630
на заднюю ось	960

Подвеска

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

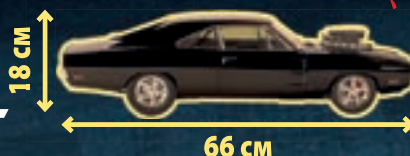
Тормоза

Рабочие	двухконтурная система с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем; передние тормоза дисковые, задние барабанные
Стояночный	на задние колеса, с механическим приводом

Двигатель

Двигатель	УЗАМ-412ДЭ, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения
Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	70
Рабочий объем, см ³	1478
Степень сжатия	7,2
Максимальная мощность	67 л. с. при 5800 об/мин
Максимальный крутящий момент	100 Н·м при 3500 об/мин
Коробка передач	механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода
Передаточные числа	I — 3,49; II — 2,04; III — 1,33; IV — 1,00; задний ход — 3,39

Соберите легендарный
ФОРСАЖTM
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+