

СОБИРАЕМ

**ЛЕГКОВЫЕ
АВТОМОБИЛИ
ВЕРМАХТА**



**МАСШТАБНЫЕ
МОДЕЛИ №53**

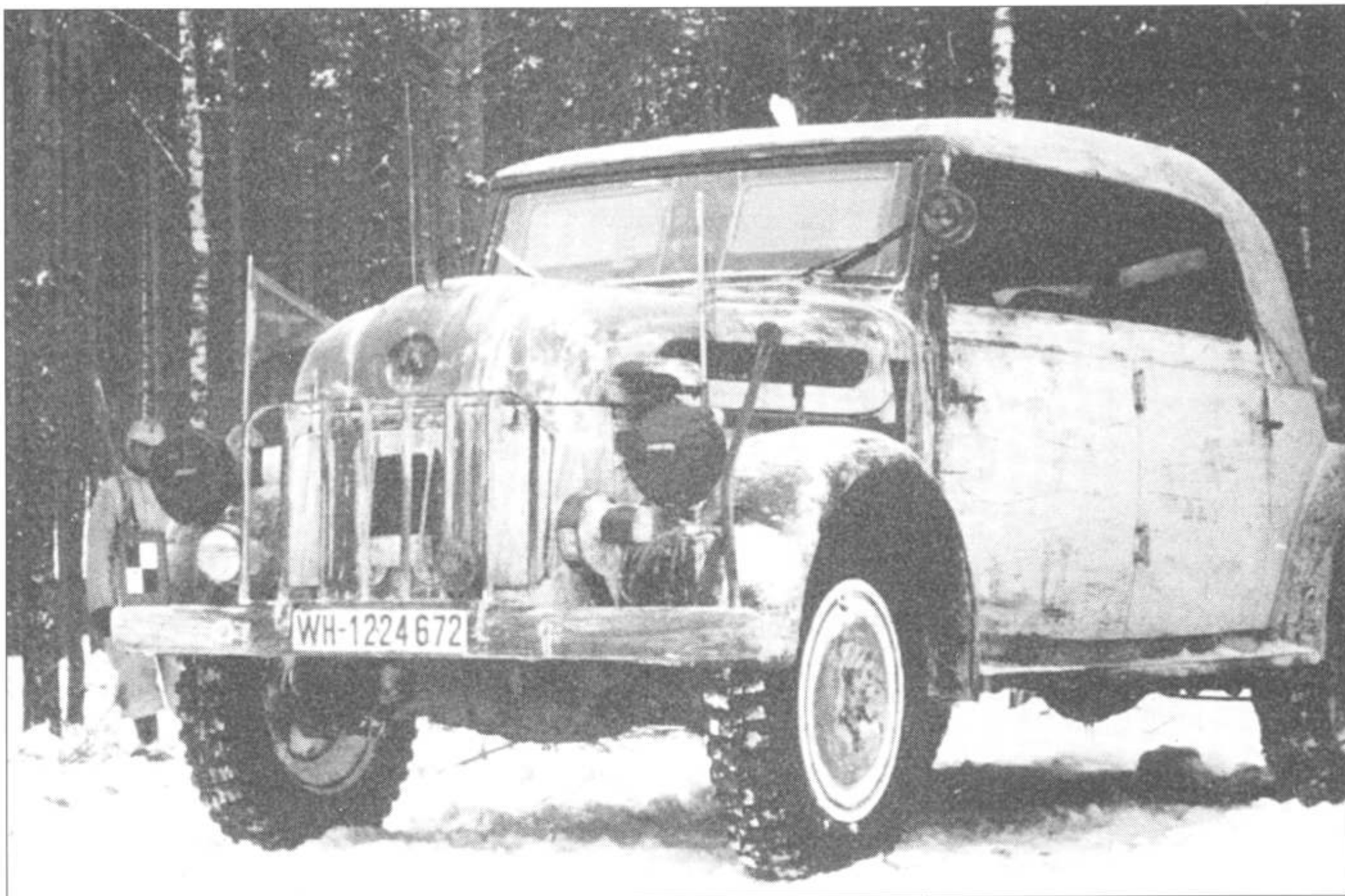
Масштабные Модели (53)

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

Глаза боятся, а руки - делают.

Русская народная мудрость

СОБИРАЕМ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЕРМАХТА



Издается Октябрьским обществом моделлистов-коллекционеров. Отпечатано в ООО «Алфавит». ЛР №016917 от 13.10 98 г. Главный редактор: Еггерс Е. В., Редакционная коллегия: Никольский М., Корнев С., Тимченко О., Якушев А., Еришов А., Стрюк В.

Журнал Вы можете заказать на Украине по адресу: 61168, Украина, г. Харьков, а/я 9292, e-mail: andy-yakushev@smtp.ru. В России: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35, e-mail: panzer@istra.ru



Введение

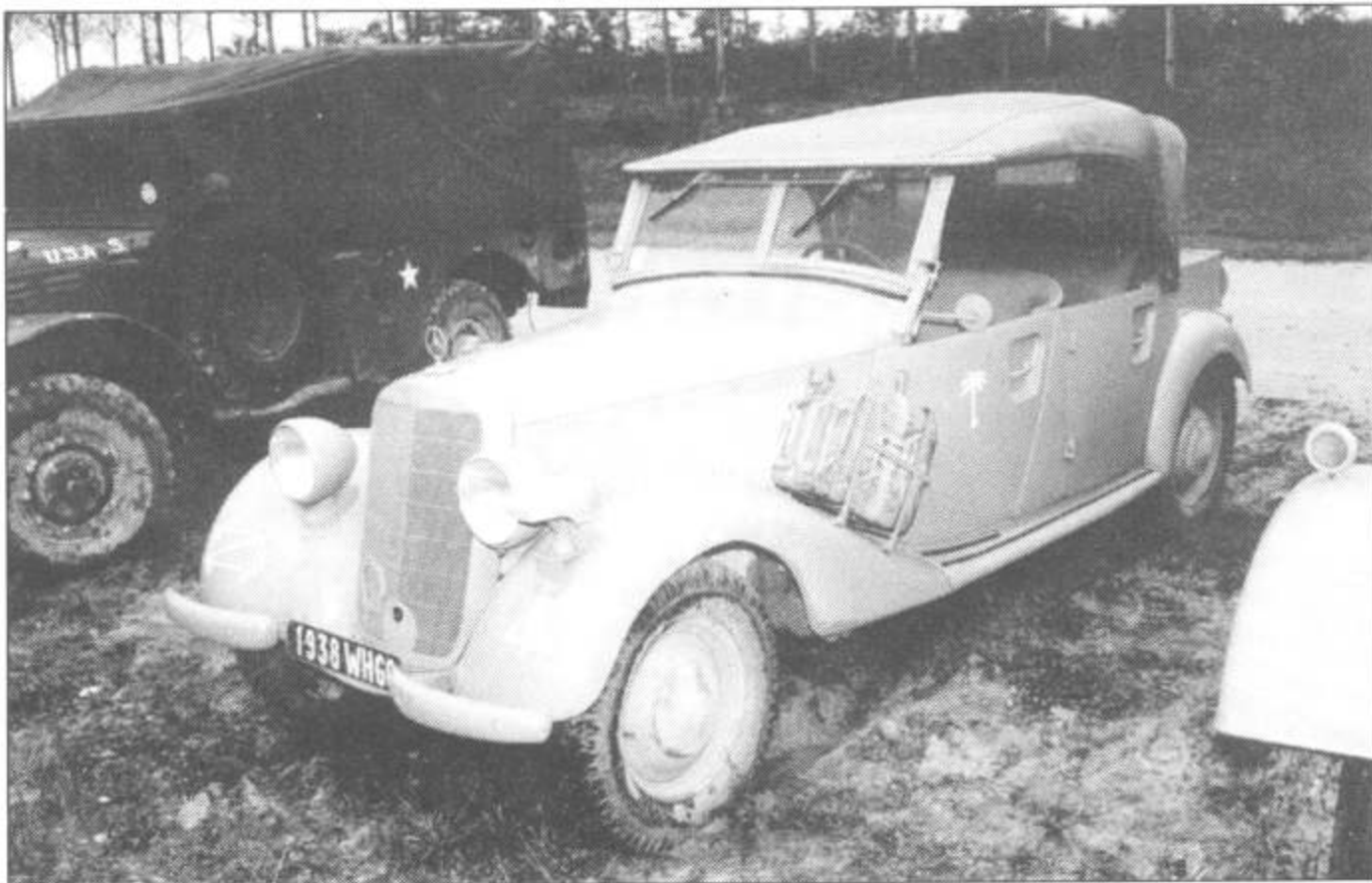
В ходе франко-прусской войны 1870 г. генерал Мольтке использовал в качестве средства снабжения две самобеглых телеги, оснащенных двигателями. В 1854 г. локомотивы похожего типа применялись в ходе Крымской кампании. Годом рождения германской автопромышленности стал 1885, когда Карл Бенц построил свой первый самоход. В армии Германии первые автомобили появились лишь в 1898 г. Интерес военных к автотехнике возбудил грузовик Даймлера. В 1899 г. на учениях с автомобилем ознакомились голова армии. Военные авторитеты оценили важность инновации, но в сугубо личном плане – автомобили стали применять в интересах штабов, то есть для перевозки офицерских тел.

В 1914 г. в германской армии все еще оставались автомобили, оснащенные паровыми двигателями, страшно медлительные и очень старые. В 1918 г. промышленность выпустила 20 бронев автомобилей Ehrhard, в 1915-1916 г. промышленность Германии работала над тракторами-артиллерийскими тягачами.

Мало-помалу генералитет проникался идеями моторизации войск. Грузовики могли использоваться для перевозки грузов, санитарные машины – для эвакуации раненых, ну и конечно требовались мощные, скоростные и комфортабельные машины для транспортировки генералов и оберстов. Тем не менее, в Первую мировую войну основной тягловой силой германской армии оставалась лошадь.

С 1914 г. по 1918 г. германская армия реквизировала у штатских 8600 частных автомобилей. В армии разноцветную технику перекрашивали в единый цвет – Feldgrau, полевой серый, кроме того порой машины оснащали различным специализированным оборудованием.

Попытки наладить производство автомобилей военного образца успехом не увенчались. В германской промышленности военной поры царил полный хаос, по сравнению с которым состояние промышленности Третьего Рейха в 1944-1945 г.г. можно считать образцовым. В окружении кайзера



Mercedes-Бенц тип 170VK. Машина восстановлена коллекционером. В мире сохранилось до наших дней всего несколько таких машин. Еще один автомобиль Mercedes-Бенц тип 170VK находится в Британии.



Штейр 1500 Kommandeurwagen, Восточный фронт. Автомобиль окрашен в зимний белый цвет.

Вильгельма не нашлось человека, сравнимого по организаторскому таланту с Альбертом Шпеером.

Не хватало материалов для выпуска кузовов и двигателей, резины для шин, наконец существовал перманентный бензиновый кризис. В ожидании начала третьего пришествия очередного Буша в Ирак стоимость барреля нефти подскочила до 140 долларов за баррель, а всю оптовую торговлю керосином на просторах Германии подмяла под себя польско-русская мафия. В этих условиях было не до выпуска военных автомобилей. Машины заправляли бензолом,

синтетическим бензином и, о ужас, алкоголем! Предпринимались попытки заставить работать двигатели внутреннего сгорания на картофельном соке (это не шутка). Тотальным дефицитом являлась резина. Испорченные пневматики направлялись на вторичную переработку, но все равно множество раздутых авто простаивало в гаражах. Вместо пневматиков машины обували в деревянные и даже стальные обода. Так жить было нельзя, требовалось создавать настоящий автопром, чтобы в будущем каждый нормальный русский смог бы купить себе скромный 600-й мерс или представительский Ауди с бронированным кузовом.

Автотехника в рейхсвере

В начале 20-х годов развитие автопромышленности Германии шло исключительно медленными темпами из-за сложной финансовой ситуации в стране. Приоритет отдавался машинам среднего класса. Для военных целей выпускались специализиро-

МИР МОДЕЛИЗМА В ПЕРМИ

Сборные модели, краски и аксессуары, литература, инструменты и аэрографы.

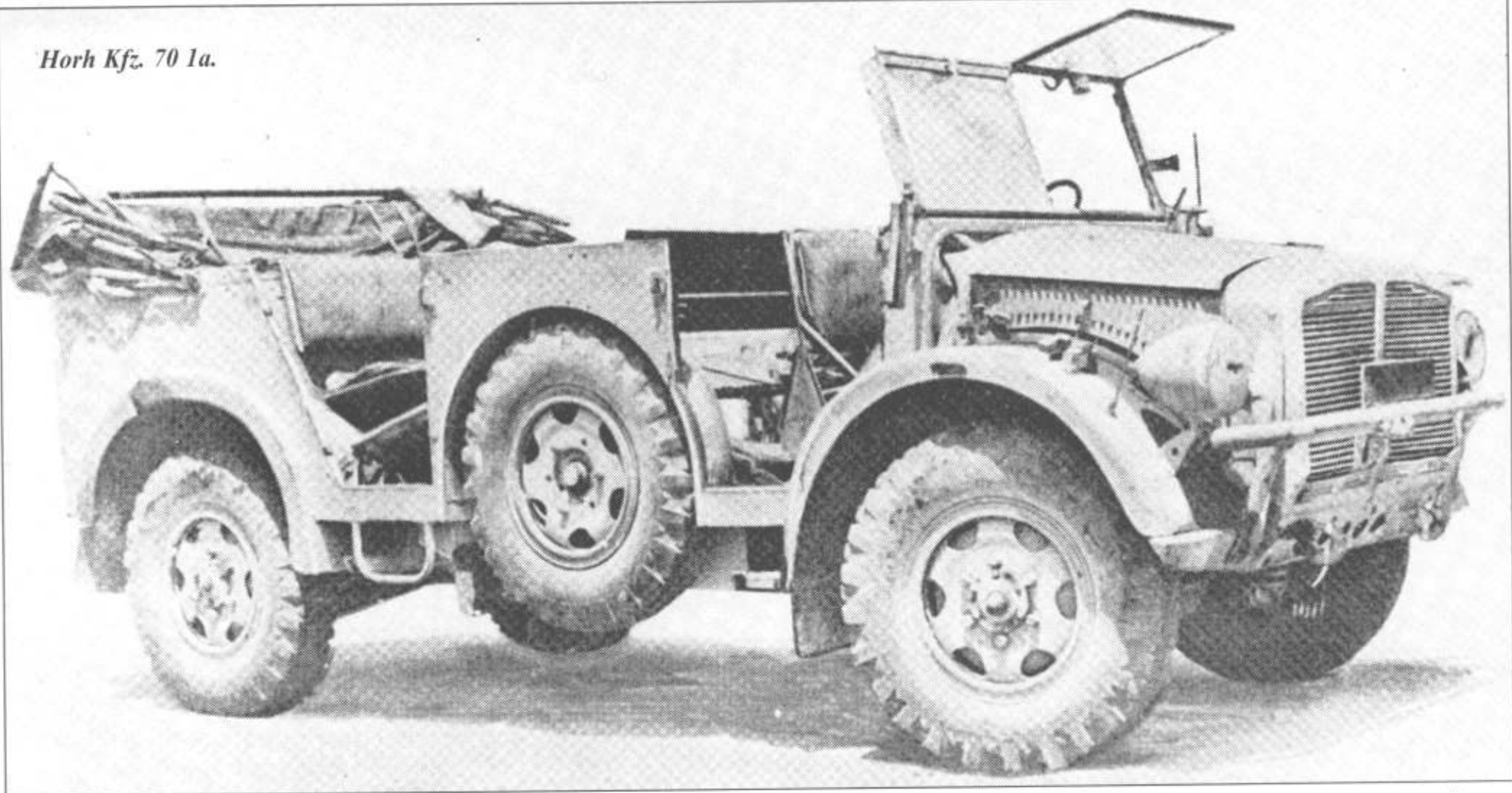
**г. Пермь, Комсомольский проспект, д. 35, м-н "Орион"
Телефон: (3422) 61-51-47, e-mail: monolith@permoline.ru**



Хорьх Кфз. 17, Балканы, апрель 1941 г. Передняя часть авто украшена трофейными предметами, в частности каской французского образца, которые использовались в югославской армии. Выше номерного знака изображена эмблема II-й панцердивизии. На капоте как средство быстрого опознавания с воздуха разложен нацистский флаг. На крыльях прилажены по две канистры для бензина.



Stoeper Kfz. 2, захваченный британскими войсками в Северной Африке. Англичане сразу стали использовать автомобиль в своих целях.



ванные модели с колесами увеличенного диаметра и рядом других конструктивных особенностей.

В тесном сотрудничестве с промышленностью военные изучали возможность проектирования и постройки ряда весьма специфических машин. В работах принимали участие фирмы Ауто-Юнион, Хорьх, Вандерер, Мерседес-Бенц, BMW и Ганомат. В результате на свет появился знаменитый «Кюбельваген», за свой элегантный дизайн получивший прозвище «автомобиль-лоханка».

Ограничения, наложенные на Германию Версальским договором 1918 г., сильно сдерживали развитие промышленности и вооруженных сил. Тем не менее, работы по созданию боевой техники не прекращались в побежденной стране ни на миг, а с приходом к власти фюрера А. Гитлера резко расширились и углубились. Мир готовился к новой войне, а Германия являлась далеко не последним государством в мире. Начинаясь совершенно новый период в истории германской промышленности экономики и вооруженных сил. На военную машину заработал весь экономический потенциал Германии.

Золотой век германской оборонки: 1933-1945 гг.

Первая мировая война преподавала важнейший урок: автомобили гражданские лишь ограниченно пригодны для использования в военных целях. Армии требуются специализированные автомобили. В 1933 г. канцлером Германии стал Адольф Гитлер, который будучи ефрейтором отлично разбирался в военном деле и понимал важность военных реформ. Каждый ефрейтор в душе является реформатором. Вермахту требовалась глобальная модернизация. Фюрер пожелал насытить свою армию автотехникой. Для промышленности наступила новая эра: обновлялся станочный парк, расширялось производство, увеличивалось количе-

ство рабочих, техников, инженеров, вводились новые стандарты и нормы. Гитлер оценил концепцию блицкрига, а блицкриг был невозможен без моторизации войск.

Программа национал-социалистов ставила перед промышленностью задачу наладить массовое производство сложной техники военного назначения. Теперь почти все автомобили в Германии строились по военным стандартам. В период с 1933 по 1945 гг. в Германии было освоено лишь несколько моделей автомобилей сугубо гражданского назначения. Объемы производства постоянно росли, снижение наступило только в конце 1944 г., когда ослабленной бомбежками авиации союзников Третий Рейх уже стоял на краю пропасти. В 1945 г. экономика Германии фактически перестала существовать. Страна лежала в руинах. Что не разрушила авиация, то растащили предприимчивые ефрейторы из армий держав-победительниц. Возрождение страны состоялось только благодаря плану Маршалла. Сегодня Германия является одной из ведущих промышленных держав мира, а германские автомобили пользуются исключительным уважением повсеместно.

Автомобили вермахта

Управление вооружений Сухопутных войск Германии, Heereswaffenamt, выдало в целях стандартизации и сокращения количества состоявших на вооружении типов задания на разработку трех моделей автомобилей: легкого, среднего и тяжелого.

Согласно программе, утвержденной в Heereswaffenamt, фирма Stoewer изготовила первые легкие автомобили для вермахта в 1936 и 1937 гг. Автомобили в армию поставляли также фирмы BMW и Ганомат. Первые опыты сложно назвать удачными. Машины часто ломались, их проходимость была неудовлетворительной, а стоимость высокой. Очень немногие авто сохраняли способность передвигаться после несколь-

ких километров езды по пересеченной местности. В 1942 г. появился Kubelwagen тип 82, легкий полноприводной автомобиль. Кюбельваген стал настоящим спасением для многих офицеров, воевавших на Восточном фронте, славившимся своими «отличными» дорогами. Ни один другой германский автомобиль по проходимости с кюбельвагеном соперничать не мог.

Амфибийная версия кюбельвагена именовалась Schwimmwagen Kfz.166, ее выпуск начался в 1943 г. В основном эти машины поступали на вооружение войск СС и использовались на Западном фронте. Машина получилась очень надежной, а качество изготовления и сборки оставалось высоким на протяжении всего периода серийного производства.

Аналогом Кюбельвагена являлся автомобиль Мерседес-Бенц Kfz. 170V, но у него была ненадежная трансмиссия. Полноприводной вариант машины обозначался Kfz. 170VG. Существовала еще полноприводная модификация со всеми четырьмя поворачивающимися колесами – Kfz. 170VL.

Разработку автомобиля среднего класса фирма Хорьх завершила в 1937 г., а фирма Опель в 1940 г. Серийный выпуск начался немедленно и продолжался до 1943 г. Этот класс автомобилей оказался не то чтобы лишним, но в условиях тотального дефицита на все и вся недостаточно универсальным. Средние автомобили использовались, как правило, для перевозки пушечного мяса. Они выпускались также в вариантах командирских машин (Хорьх Kfz. 15 и Kfz. 17). Фирмы Хорьх, Опель и Вандерер с 1937 по 1943 гг. изготовили 35 000 средних автомобилей.

Тяжелые автомобили выпускались фирмами Хорьх и Форд с 1940 г. Это были тяжелые и ненадежные машины. Зимой на Восточном фронте водителям этих грузовиков приходилось туго.



Коробка модели кубельвагена фирмы Тамия.



Первый швиммваген от Тамии появился добрых три десятилетия назад. По сегодняшним меркам модель безнадежно устарела.

В классе машин грузоподъемностью 1,5 т (тип 1500A) автомобили выпускались фирмами Штейр, Даймлер-Бенц и Фаномен. Автомобиль тип 1500, согласно требованиям, должен был развивать высокую скорость на шоссе, легко преодолевать подъемы, не зависеть от погоды и особенностей климатических условий, использоваться для решения широкого круга задач.

В Северной Африке хорошо зарекомендовали себя автомобили Штейр 1500, оснащенные двигателями воздушного охлаждения. Эти мощные и надежные автомобили выпускались заводом фирмы Ауто-Юнион.

Фирма Мерседес-Бенц выпустила трехосный тяжелый автомобиль тип G4, который очень понравился Гитлеру. Три таких машины сохранилось до сегодняшнего дня, одна из них хранится в германском Автотехническом музее в Синсхайме.

Ряд других фирм также выпускал трехосные автомобили, предназначенные для перевозки высокопоставленных офицеров – Штейр, Татра, Шкода, Прага. Однако эти машины мало подходили для военного использования. Очень удачным оказался автомобиль Крупп «Протце», выпускавшийся серийно с 1934 по 1942 г.г. Машина оснащалась 4-цилиндровым двигателем с объемом цилиндров 3,3 л. Крупп «Протце» широко применялся в качестве артиллерийского тягача.

Помимо автомобилей собственного производства, в вермахте применялись трофейная автотехника. К примеру, в 1940 г. в Голландии немцы захватили огромное количество британского военного имущества, в том числе и тяжелые грузовики.

После оккупации Франции весной 1940 г., немцы получили возможность включить в состава своих частей французскую автотехнику, например Трактион Авант, Ситроен.

Трофейные машины использовались также генералитетом вермахта. Генерал Кристиан Филип, командир 6-й горно-стрелковой дивизии, ездил на Бьике образца 1940 г.

Обер-лейтенант Вернер Мельдерс из люфтваффе использовал для перемещения по земной поверхности спортивный Бугатти тип 35В, этот автомобиль можно увидеть в Национальном автомобильном музее в Мультхаухе. Ряд высших офицеров для поднятия собственного престижа в глазах подчиненных ездили на германских автомобилях гражданского назначения.



Несмотря на почтенный возраст, модели Итальяри представляют собой хорошую базу для дальнейшей работы. Швиммваген и кубельваген собираются из 70 деталей.



Кубельваген от Хасегавы собирается более чем из ста деталей. Хорошая модель, но свастика в декали на эмблеме корпуса «Африка» совершенно не пропечатана.

Специализированные модельные журналы редко уделяют место германской автотехнике. Отдельные модели в отдельных статьях и то как дополнение к моделям танков или бронеавтомобилей на диорамах. Ниже сделана попытка систематизировать информацию о производителях моделей и конверсионных наборов германской автотехники.

1) Литые модели Kubelwagen & Schwimmwagen

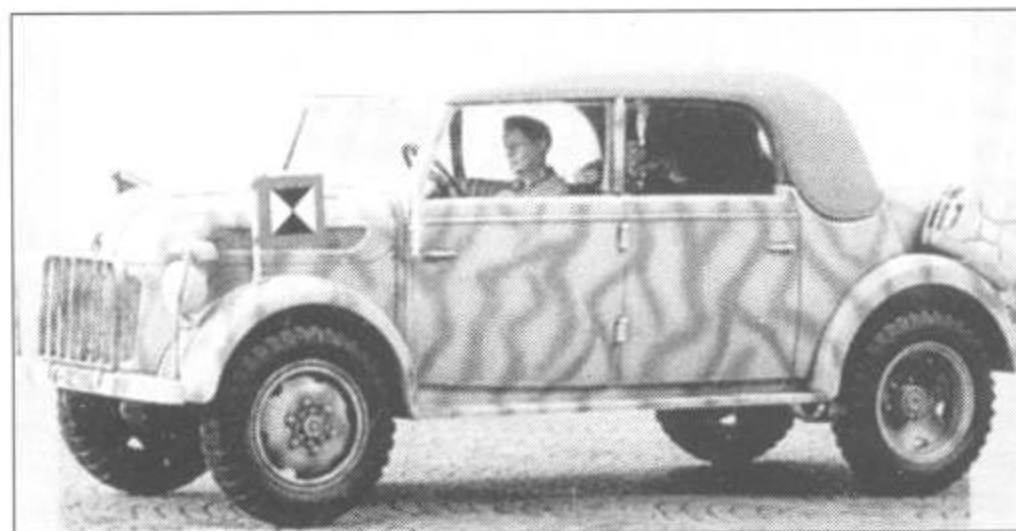
Tamiya

Тамия первой много лет назад выпустила модель кубельвагена. Старая, примитивная по сегодняшним стандартам, модель проходила по каталогу фирмы под номером 35006, в настоящее время ее сменила модель 35213. Модель 35213 по настоящему хороша. Качество литья высокое, модель комплектуется фигурками солдат. Тамия выпускает также североафриканскую модификацию, которую отличают характерные пневматики-баллоны на колесах.

Тридцать лет назад Тамия выпустила первые отливки модели 35003 – Schwimmwagen, в 1998 г. появилась совершенно новая мо-



Превосходный фольксваген тип 92 выставлен в музее Синсхейма. Фара Нотек на крыле хорошо видна, но это не оригинал.



Два варианта автомобиля Штейр выпускает Тамия, транспортер и командирская машина. Великолепные модели!

дель (35224) амфибии – чудесная копия! Набор 35224 комплектуется платой фототравления.

Italeri

В 80-е годы фирма Итальяери начала продажу моделей кубельвагена и швимвагена. Долгое время изделия Итальяери оставались лучшими моделями этих машин, но с появлением сначала моделей от Bego/Hasegawa, а затем Тамии Итал пальму первенства уступил. Чтобы сделать подлинные копии из моделей Итальяери необходимо серьезно потрудиться.

Bego/Hasegawa

Модель кубельвагена высочайшего качества выпускается в двух вариантах – европейском и африканском. Модель комплектуется платой фототравления. Полностью воспроизведен двигатель. Минус – тент на африканской версии выполнен просто ужасающе.



Эпоксидная модель Штейра 1500 от Azimut/ADV появилась несколько лет назад.



Фольксваген тип 87 от CMK в окраске корпуса «Африка».



Хорьх Kfz.15 от Итальяери. Несмотря на возраст, модель хороша!

Dragon

Дрэгоновский кубельваген на поверку оказывается моделью Bego. Дрэгон заявил о выпуске санитарного варианта кубельвагена. В санитарные эти автомобили переоборудовали исключительно в полевых условиях.

Steyr 1500

Tamiya

Первую модель данного автомобиля в середине 90-х годов сделала фирма Азимут, теперь ее продают под логотипом Тамии. Модель хорошего качества с очень чистым литьем. Неудачно выполнены тент и облицовка радиатора. Даже фототравленка, имитирующая облицовку радиатора (оригинальное изделие Тамии) не улучшает внешний вид модели. В комплект входят фигурки и ряд занятных аксессуаров.



Два Хорха выпускает Тамия.

Azimut

Эпоксидные модели фирмы Азимут сильно варьируются по качеству исполнения от отливки к отливке. Почти во всех случаях имеются характерные дефекты отливок из эпоксидной смолы – воздушные пузырьки и каверны. В комплект входят помимо эпоксидных фототравленные детали и детали, отлитые из белого металла. Рекомендовать копию можно только опытным моделистам.

Volkswagen Kafer

Azimut

Первые модели Кафера в нескольких вариантах, если не считать появившиеся в 70-е годы модели в масштабе 1:32 от фирмы LS.

СМК

Чешская фирма выпускает модели четырех модификаций. Сначала появился базовый вариант, Kfz.82. Литые очень качественные, правда хуже, чем у азиатских фирм вроде Тамии. Интересной особенностью модели являются два варианта отливки колес – с дисками и без. Детализировка интерьера не верна и сильно упрощена. На коробке вообще отсутствуют цветные иллюстрации.

Вторая модель – Kfz.87, с открытым верхом. Декаль дана на вариант машины корпуса «Африка».

Третья модель – газогенераторный вариант. Добавлено шесть эпоксидных деталей, из которых собирается газогенератор.

Четвертая модель – наиболее экзотичная, но на момент написания данного труда она еще не появилась на рынке.

Фирма СМК выпускает также два набора для доработки модели Kfz.82. Первый – двигатель, второй позволяет трансформировать Kfz.87 в Kfz.92, типичный автомобиль войск СС. В конверсионные наборы входят эпоксидные и фототравленные детали.

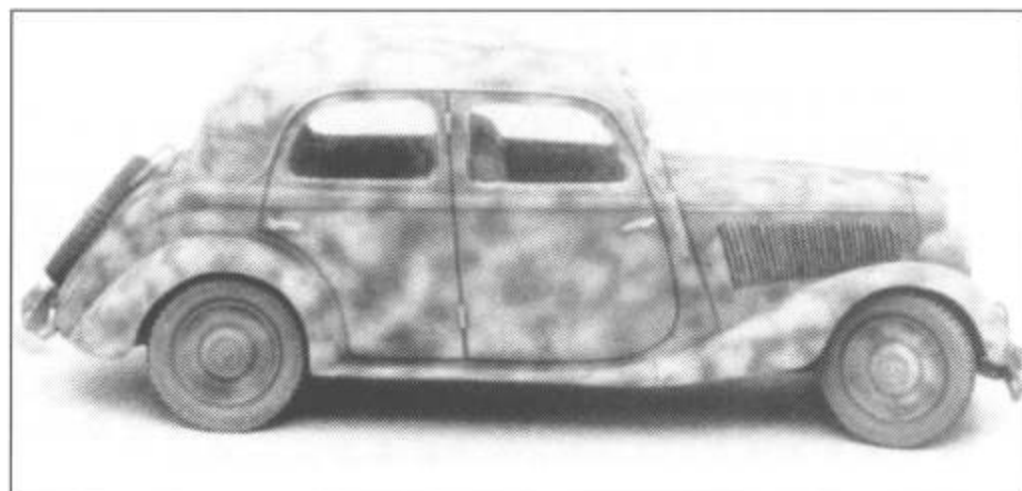
Horch Kfz.15

Italeri

Модель появилась на рынке в 70-е годы. В последнее время продается также в коробках Ревелла. Для своего времени модель была сделана блестяще, но до сегодняшних стандартов ее необходимо дорабатывать.



Более тридцати лет назад японская фирма Toko Marui сделала модель Мерседеса G4 W31. В эпоксидном виде модели этой машины делают Azimut и JMP.



Мерседес-Бенц 170V от JMP. Некоторое время модель продавалась под логотипом DES, сейчас – опять JMP.

Horch 1a Kfz.70

Tamiya

В 70-е годы Тамия выпустила две модели этой машины. Первая – автомобиль для перевозки людей, вторая – тягач зенитного орудия Flak-38. Модели выполнены по чертежам, но уровень детализировки полностью соответствует эпохе 70-х годов. Необходимы мириады деталей, чтобы сделать нормальную копию современного уровня.

2) Эпоксидные модели

Azimut

Специализирующаяся на эпоксидных моделях фирма уделяет большое внимание германским авто. В ассортименте серия моделей на базе Штейра 1500, Кафер, два варианта BMW-315, один вариант Мерседес-Бенц G4 W-31 и Мерседес-Бенц 1500 A/01. Качество эпоксидных отливок хорошее, хотя пузырьки и каверны встречаются. Главный недостаток – абсолютно непонятные инструкции по сборке.

Gumka

Есть такая фирма, но где достать ее продукцию? Известно, что она выпускала (выпускает?) ранний швиммваген.

JMP

Фирма сделала серию моделей на базе Мерседеса 170 и второй вариант Мерседес-Бенц G4 W-31. Эпоксидное литье исключительного качества.

Roy Model/Wespe

Очень качественные модели, все впечатление от которых портит исключительно высокие цены.

Mil Art

Британская фирма в 90-е годы неудачно отметилась совершенно безобразной моделью швиммвагена. Модель можно рассматривать только как заготовку для воссоздания копии.



Триппель от SMA. Эту модель редко увидишь на диорамах!

Превосходная модель автомобиля от чешского производителя Plus Model.

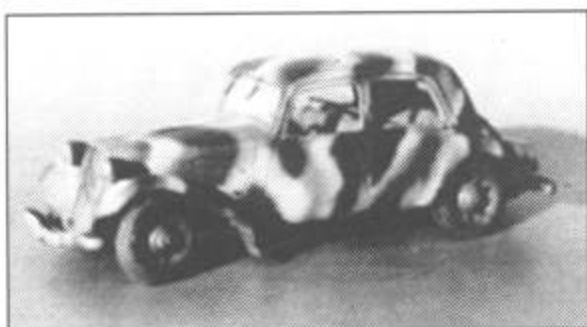
plus model

Resin kit 1/35

ŠKODA TYP 952 KABRIO

83 resin parts and a sheet of photo-etched metal parts

P. Veselý, Jitní 56
370 10 Č. Budějovice
MADE IN CZECH REPUBLIC

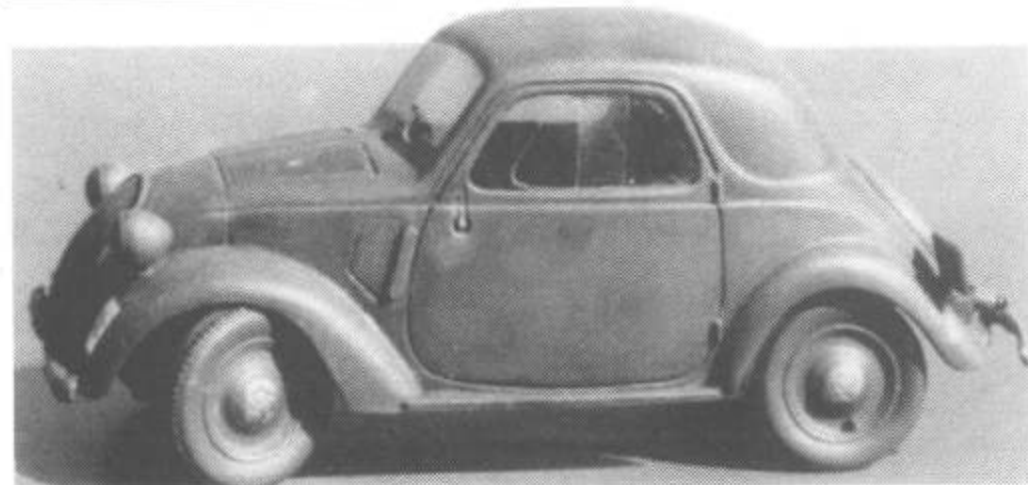


Ситроен 11 BL – один из трех вариантов моделей машины SIMCA-5, выпускаемых фирмой DES.

WWII

1:35 SCALE N° 4020
FIAT MOD. 500 A
"TOPOLINO"
REALISTIC RESIN KIT

MODEL KIT - 1/35 SCALE - 4020
FIAT MOD. 500 A "TOPOLINO"
MADE IN ITALY



SMA

Первой стала серий моделей Stoewer. Затем последовал Phanomen Granit 1500 в трех вариантах. Литье чистое, модели хорошо ложатся в чертежи, но требуется подгонка по месту при сборке.

Plus Model

Эта чешская фирма преподнесла сюрприз всем любителям 35-го масштаба. Она стала делать эпоксидные модели, которые не требуют доработок, связанных с деталями конверсионных наборов и т.д. У правильной модели – правильная цена!

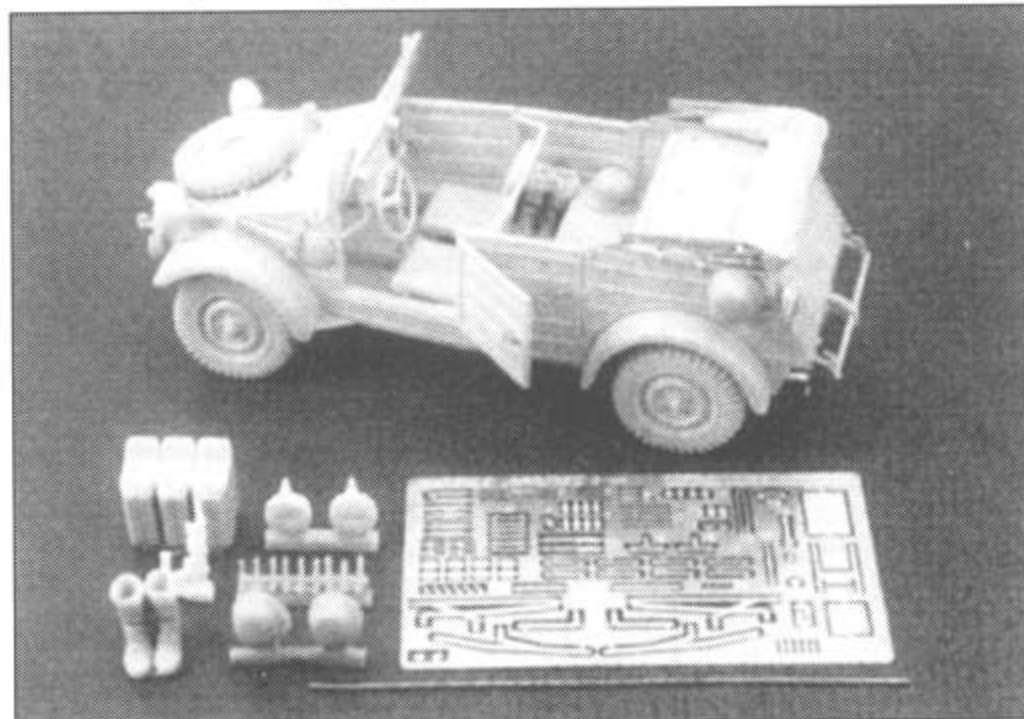
Отливки просто замечательные. Все детали точно ложатся в чертежи. При сборке не требуется совсем шпаклевки. В каталоге фирмы значатся Татра 57К, Темпо G 1200 и Шкода тип 952.

Hecker & Goros

Фирма делает модели двух вариантов Мерседеса 170VK. Качество – хорошее. В комплект входят детали из эпоксидки и белого металла.



Хорх Kfz.15 в варианте радиомашин – Хорх Kfz.17/1. Конверсия с помощью набора фирмы Azimut.



Kubelwagen Workshop vehicle

Detail set for Tamiya kit

Contains:
35 resin parts
70 photo-etched metal parts

Набор от Royal Model позволяет довести до ума как модель кубельвагена от Итальяри, так и от Тамии.

Набор чешской фирмы Aires позволяет трансформировать кубельваген в полевую ремонтную мастерскую.

Des Kits

Французская фирма после выпуска модели Ситроен Traction 11 BL, предложила на рынке три варианта Симки-5 и французскую версию Фиата «Тополино».

Hobby 2000

Бельгийская фирма выпускает модели двух версий Phanomen Granit 25H.

3) Конверсионные наборы Azimut

Знаменитая французская фирма выпускает массу конверсионных наборов, в том числе набор, позволяющий сделать из италовского Хорха радиомашину, а из кубеля – полевую мастерскую.

Aires

Эпоксидный конверсионный набор позволяет трансформировать кубельваген в полевую ремонтную мастерскую.

Dragon

В ассортимент входит конверсионный набор для изготовления санитарного варианта кубельвагена. Хорошая идея, которая позволяет сделать нестандартную модификацию стандартной машины.

MR Model

Качественные конверсионные наборы к модели кубельвагена.

Real Model

Выпускает шасси и двигатель для модели Штейр 1500, конверсионный набор для радиомашин на базе кубельвагена.

Verlinden

Конверсионный набор позволяет значительно приблизить к прототипу модель Штейра 1500 или сделать на его основе радиомашину.

4) Аксессуары

Ряд фирм, Верлinden, Эдуард, выпускают наборы фототравленных и эпоксидных деталей, так сказать, общего назначения. Они не будут лишними при доработке любой модели.

Steyr 1500 A/01

Изумительная модель автомобиля Штейр 1500 от фирмы Тамия появилась в 1998 г. Модель исключительно точна, проста в сборке и не требует усовершенствований. Инструкция не содержит неясностей. Тамия прилагает к модели декаль на четыре варианта оформления модели.

Сборка

Начнем собирать шасси, подвеску, оси, мотораму, выхлопной патрубок....

Можно добавить деталей, например, приклеить крышку отверстия для слива масла на задний мост. Крышка вырублена пробойником фирмы Punch & Die из листового пластика. Еще не повредит добавить магистрали тормозной системы, сделав их из медной проволоки.

На модели не показаны головки четырех болтов, которыми крепится плата с буксирным крюком. Головки болтов вырублены шестигранным пробойником из листового пластика и приклеены в нужные места. На пальце буксирного узла закреплена цепь от Royakl Vmodel, которой палец крепится к корпусу, чтобы не быть потерянным.

Корпус

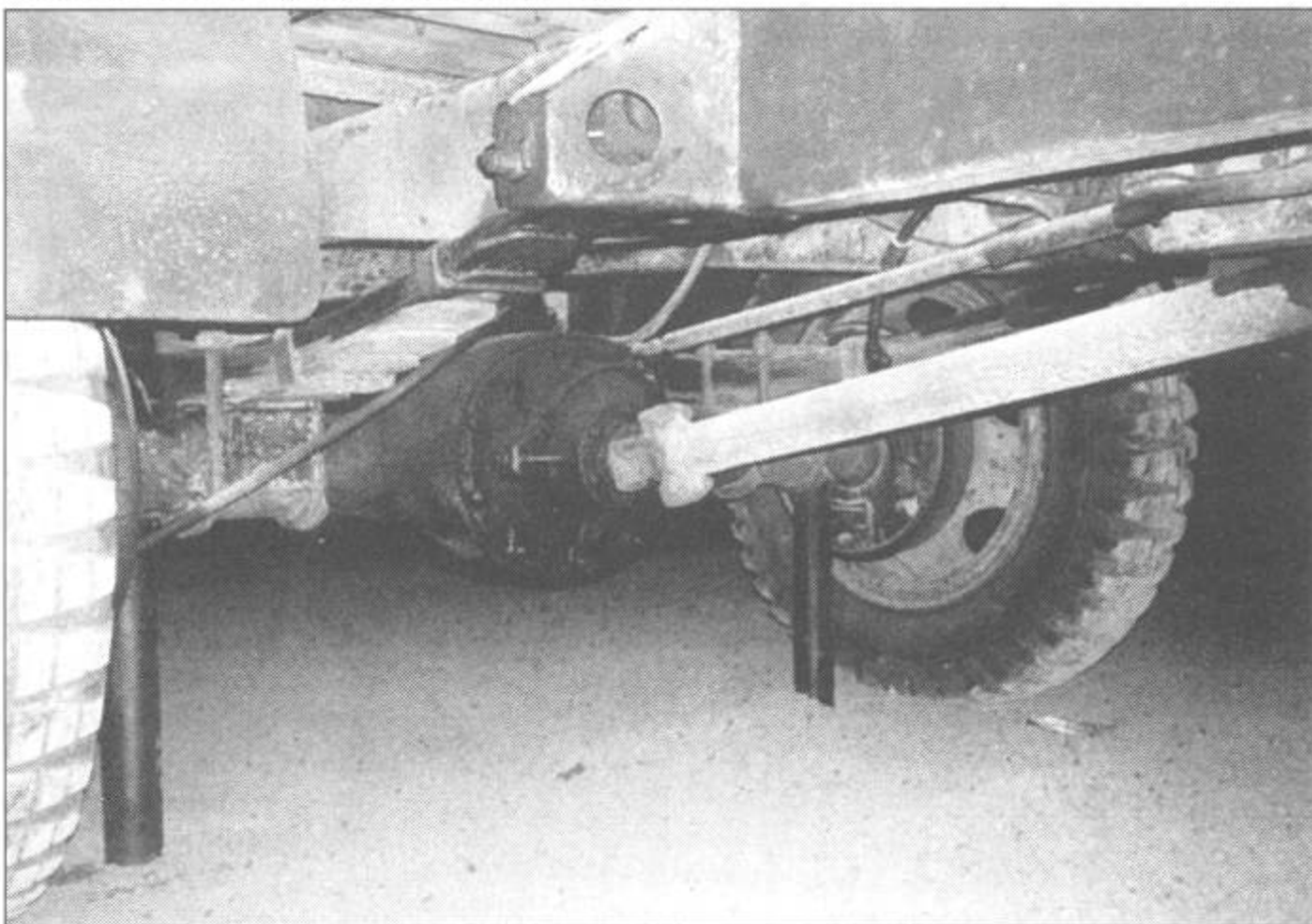
Поручень, деталь B14, выполнен слишком большим, он заменен проволоочной деталью. Форма рулевой колонки, если судить по фотографиям, неверна, но после установки рулевого колеса и сиденья дефект совершенно незаметен. Нет нужды исправлять ошибку.

На левом борту нет двух табличек. На одной были написаны завод-изготовитель и год выпуска. Вторая, большая по размерам, (5x3 мм), содержала информацию и о шасси машины. Форма рычага (деталь B73) не совсем верна. Новый рычаг сделан из проволоки и круглой пластиковой трубки, на кончик проволоки посажен шарик миллипута.

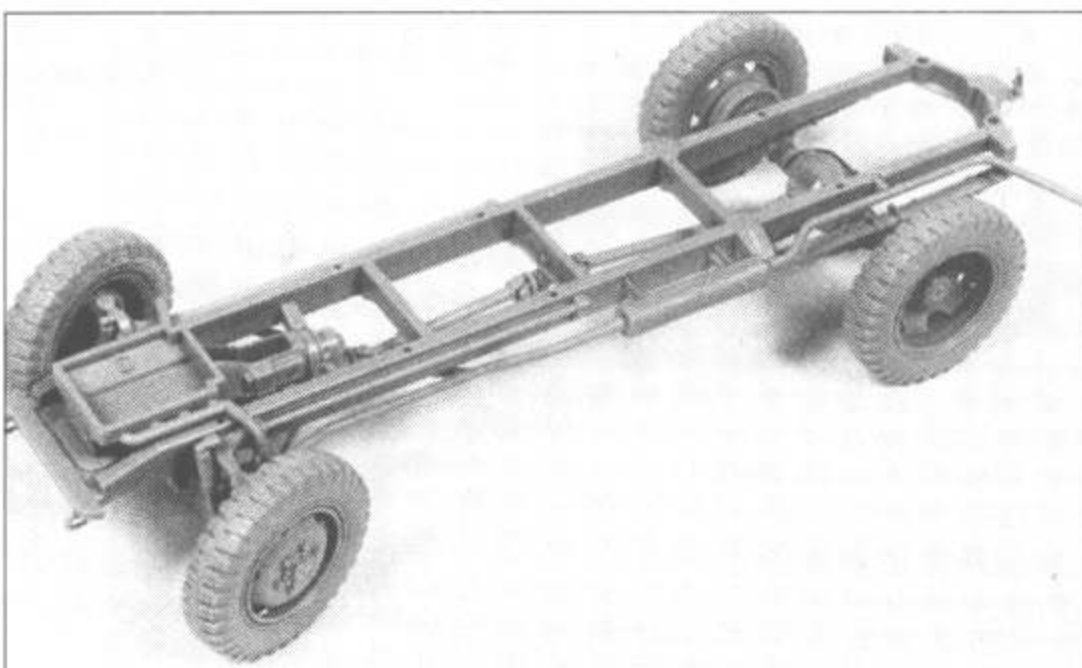
Необходимо показать крепление запасного колеса. Конструкция крепления предельно проста: приваренный к корпусу стержень с резьбой на конце. На стержень одевается колесо, затем одевается шайба и наворачивается гайка. Изготовить такой крепеж очень просто.



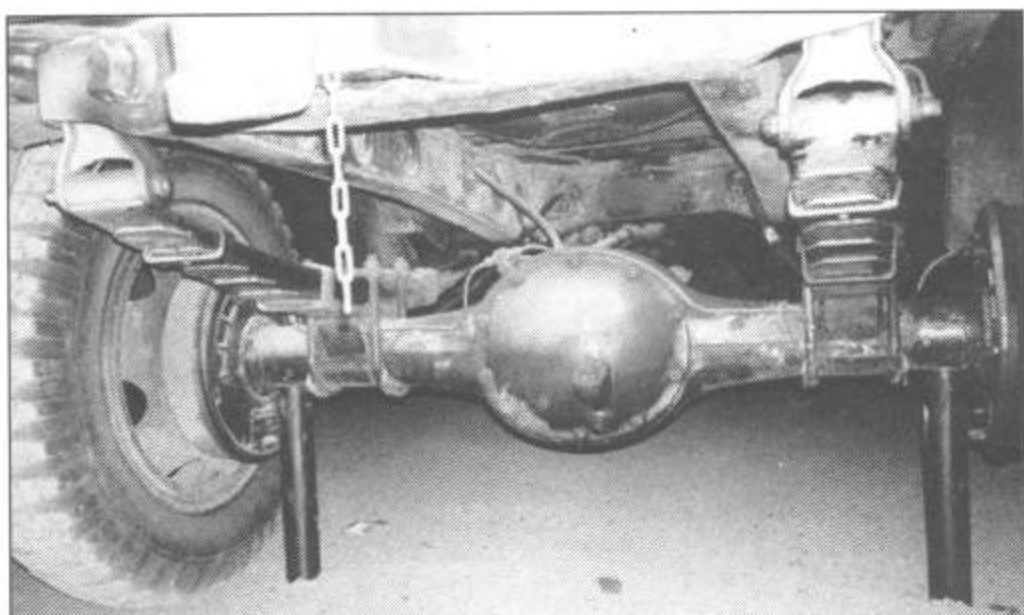
Восточный фронт, 1943 г. Конвой в грязи. На переднем плане – Штейр 1500 A/01. На машине нет номерных знаков, поэтому определить принадлежность автомобиля воинской части не представляется возможным.



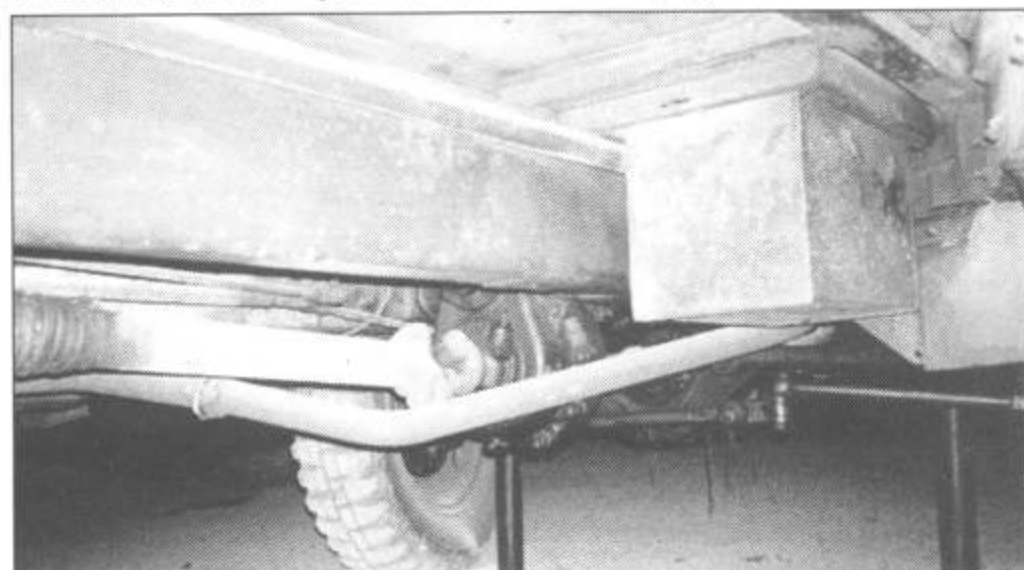
Нижняя часть кормы автомобиля. Видны элементы подвески моста и конструкции рамы.



Передние колеса модели можно сделать поворачивающимися. Шасси собрано.



Задний мост и рессоры. Видна крышка отверстия для слива масла, и цепь, которой палец связан с корпусом.



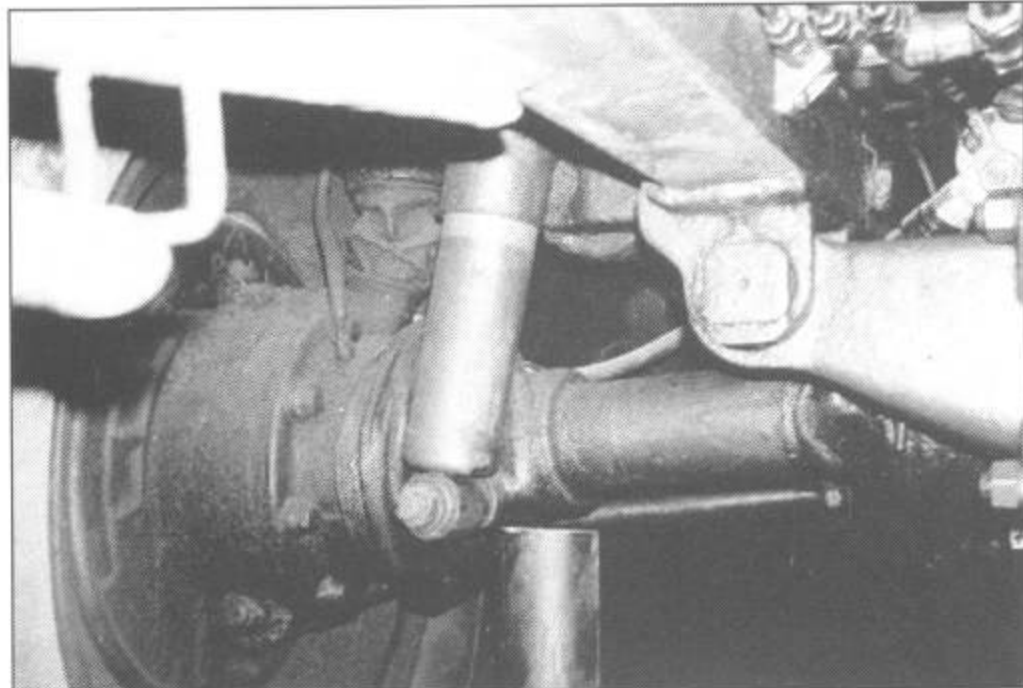
Трансмиссия и ниша под аккумулятор, видна тяга рулевого механизма.



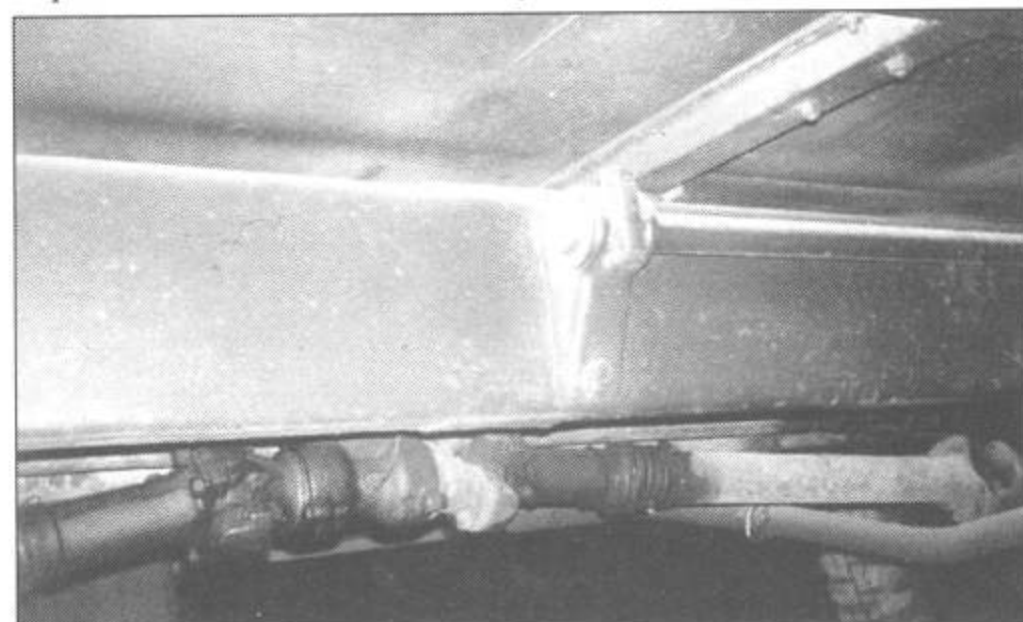
Кормовой буксирный крюк.



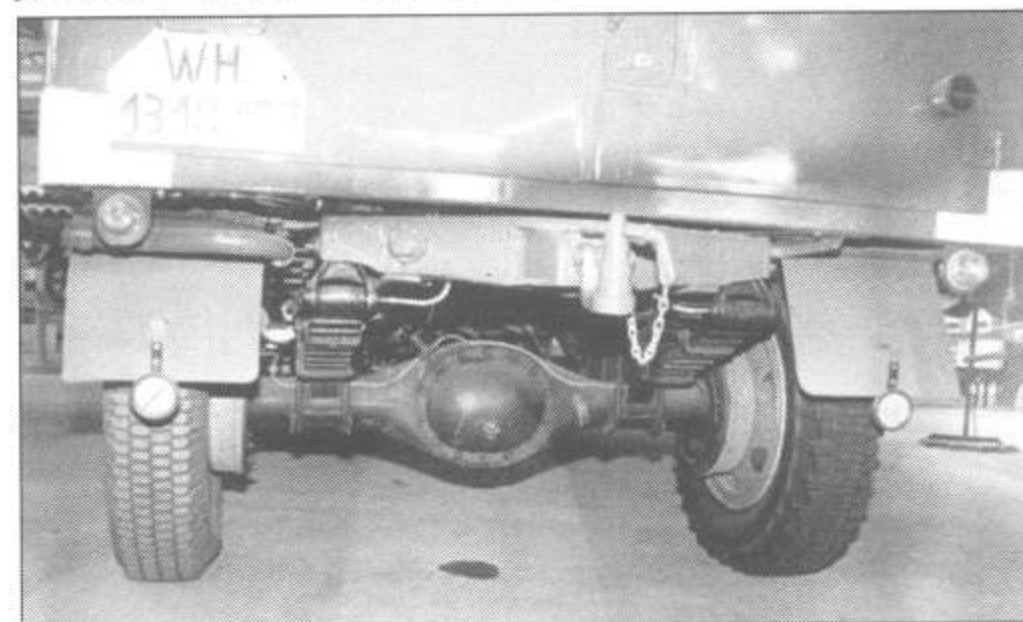
Корма модели доработана в очень незначительной степени. Заменены ручки на дверцах, таблички номерных знаков вырезаны из алюминиевого листа. Обратите внимание на головки четырех болтов, которыми крепится к раме буксирный крюк.



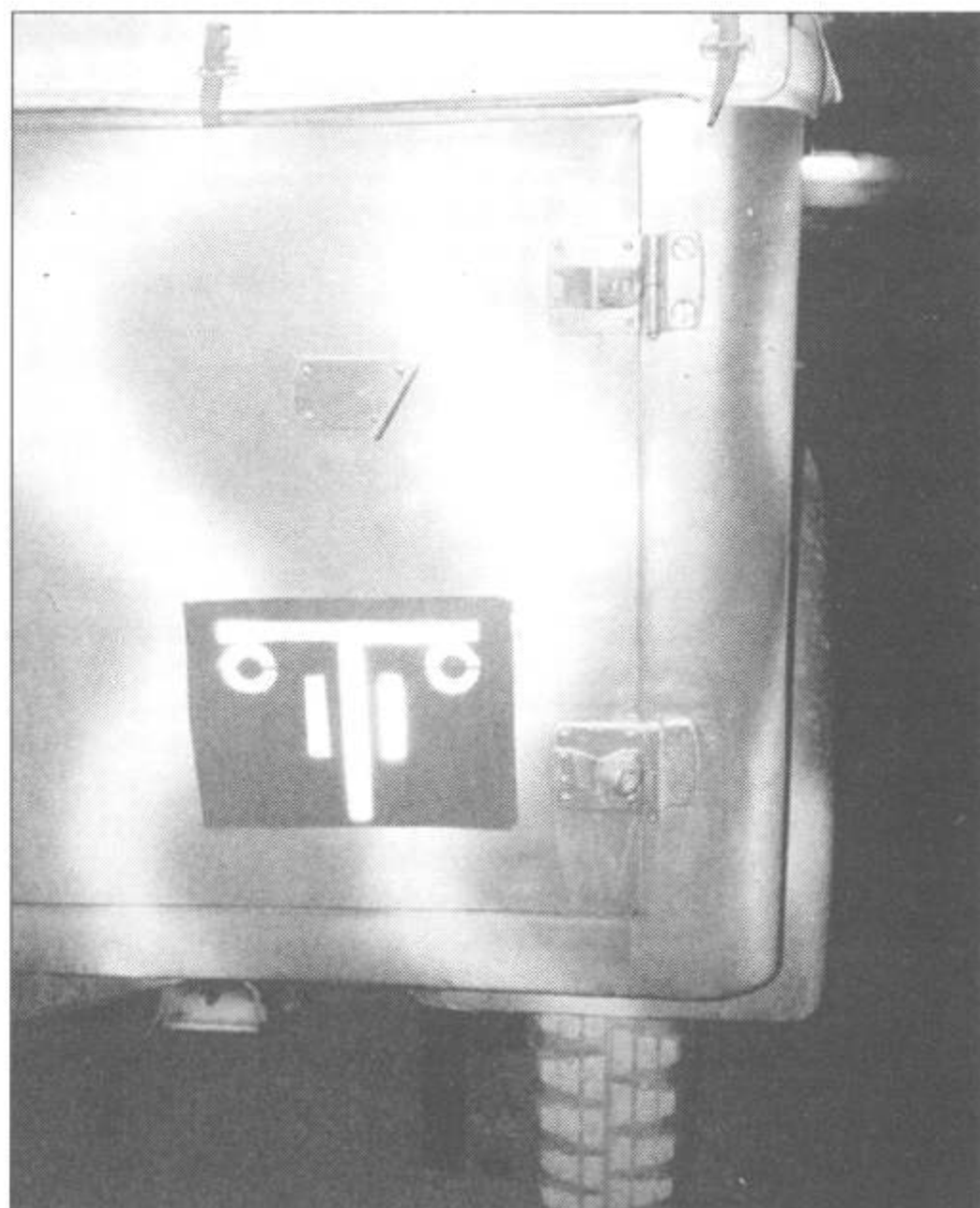
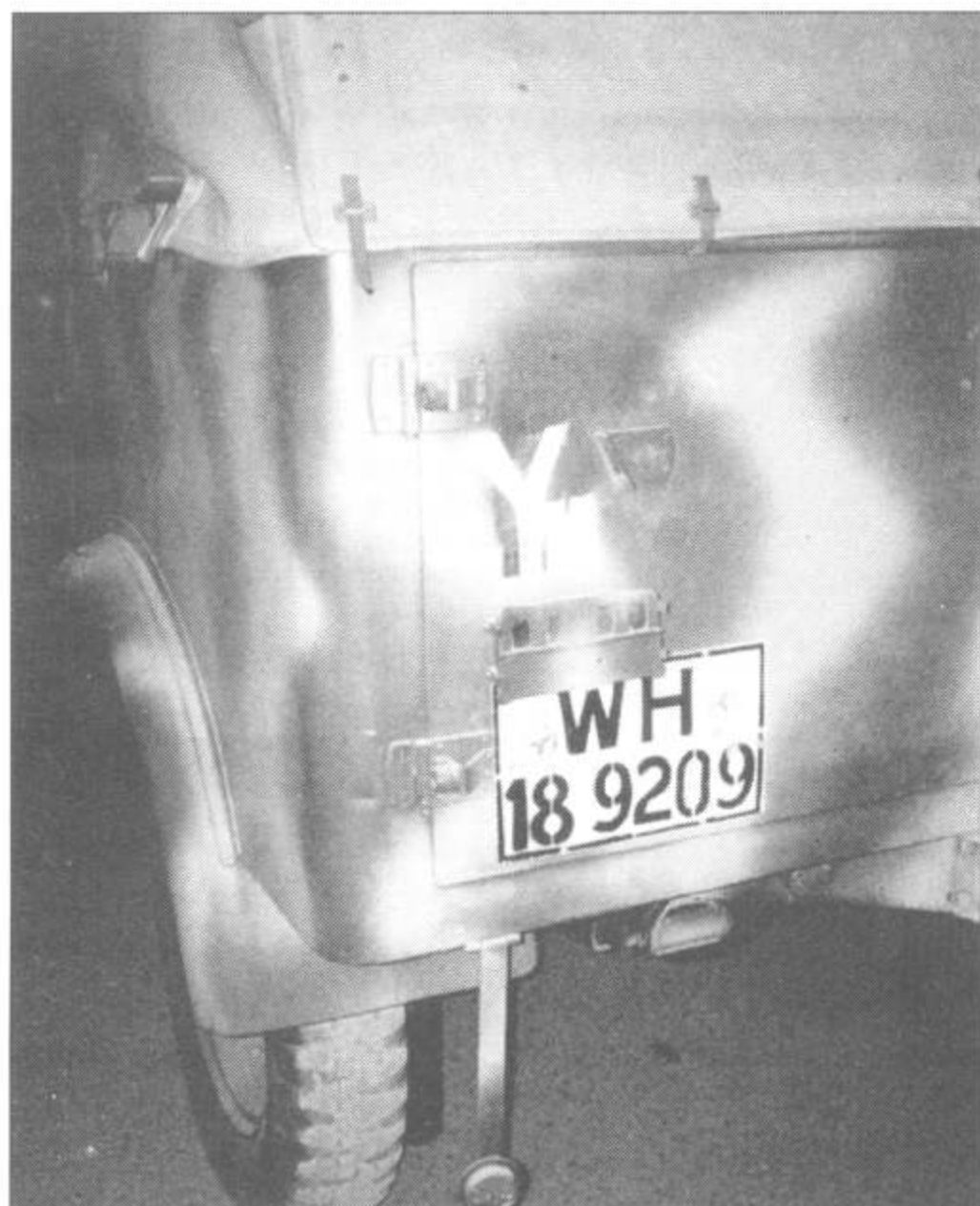
Передний телескопический амортизатор.



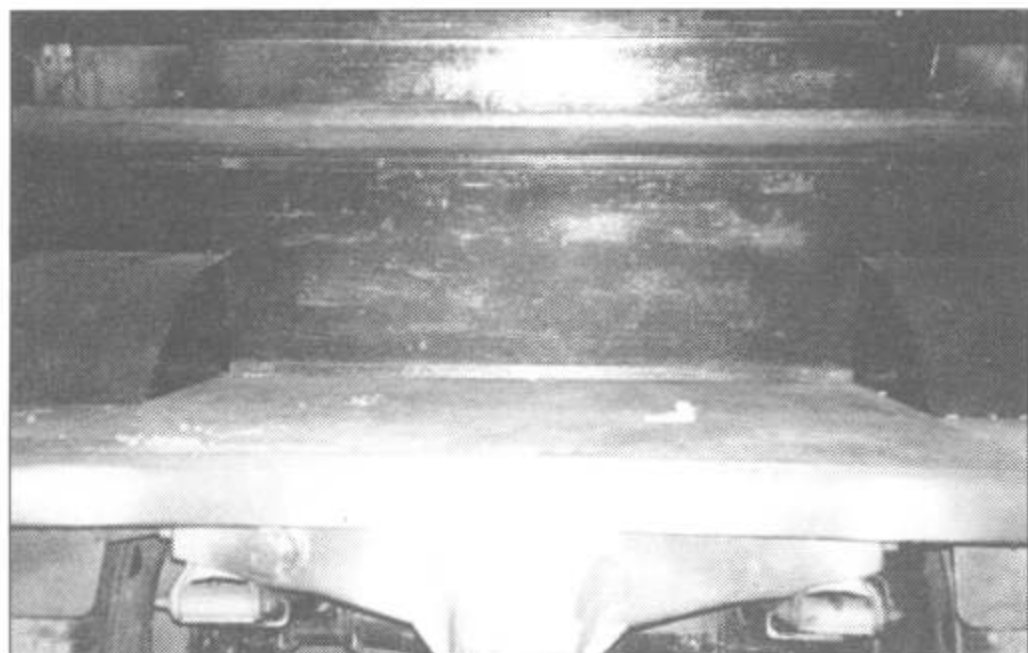
Днище Штейра. Снимок поможет воспроизвести на модели загрязнения нижней части машины.



Два снимка задней части живого автомобиля. Этот Штейр 1500 выставлен в Мюнхене. Тент – не оригинальный.



Штейр 1500 находится в очень хорошем состоянии. Над номерным знаком закреплена табличка ограничения дистанции при движении в составе конвоя. По периметру кузова смонтированы скобы для крепления тента. Маркировка указывает на принадлежность машины 9-й панцердивизии.



Вид кузова сзади, через открытые дверцы.



Крупный план внутренней поверхности задней дверцы.

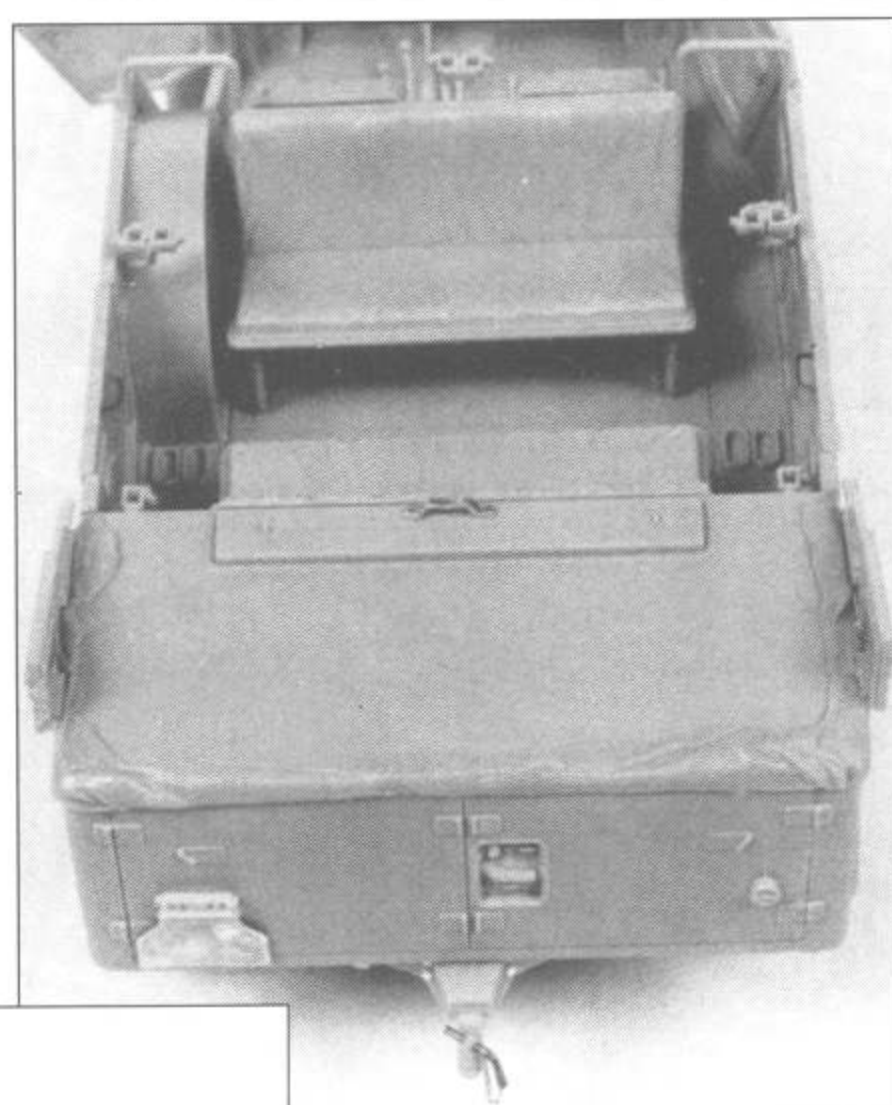


Северная Африка, 1942 г. Штейр 1500А с пулеметной установкой в кузове включен в систему ПВО аэродрома. Машина вооружена парой пулеметов MG-34.

Северная Африка, 1942 г. Моторизованная колонна из нескольких автомобилей Штейр 1500А, Кюбельваген, Хорьх Кфз.17.



Качественный снимок задка кузова. Хорошо видны ручка, номерной знак, крепеж тента, петли дверок.



Вид сверху задней части собранной модели.



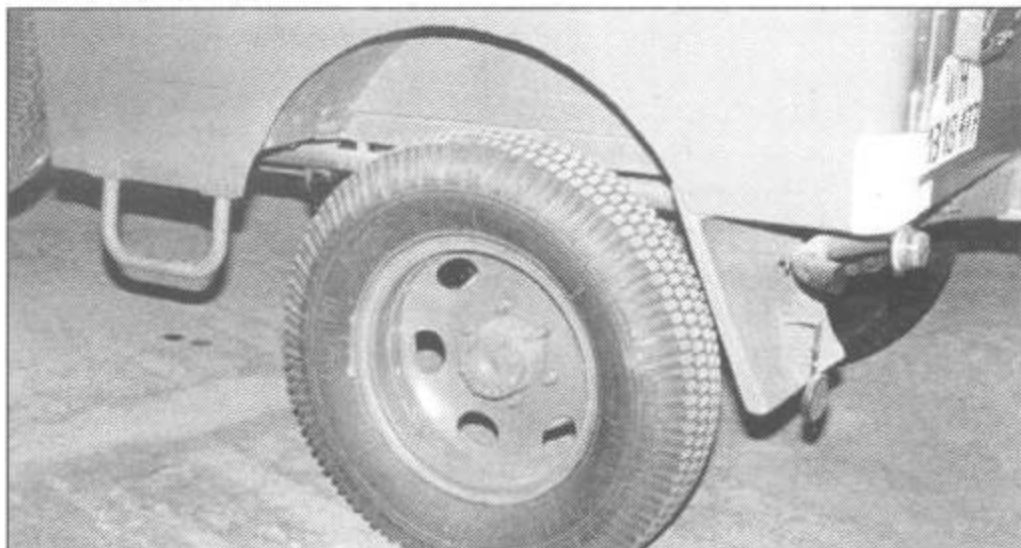
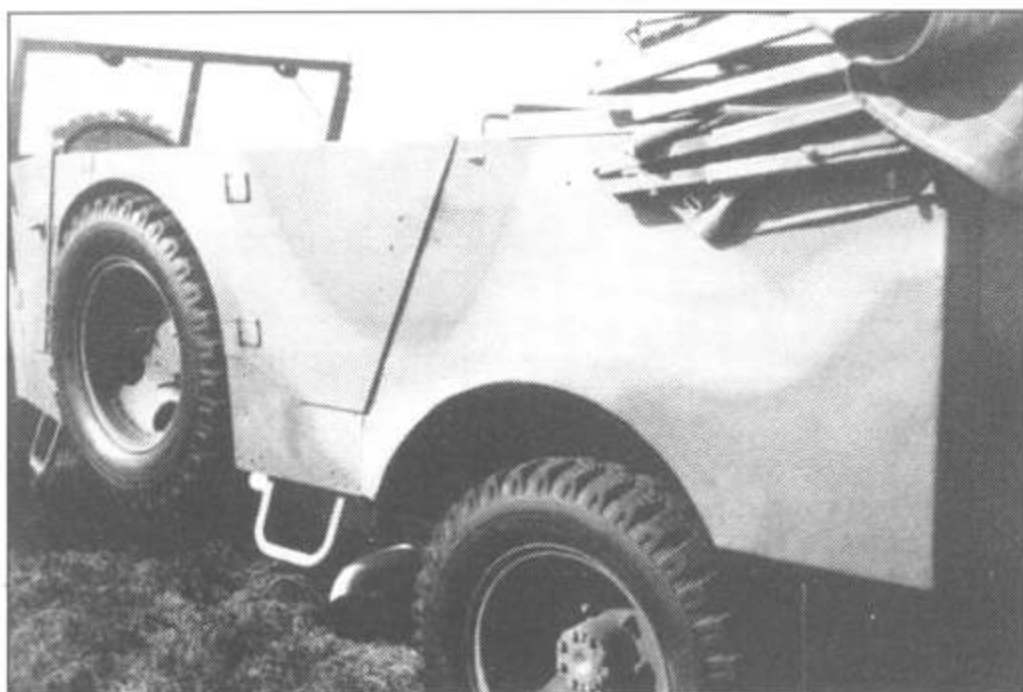
Тент от Тамии выглядит далеким от правды. Тент модели сделан из миллипута. На снимке – начало процесса изготовления тента.



Левая задняя часть автомобиля.

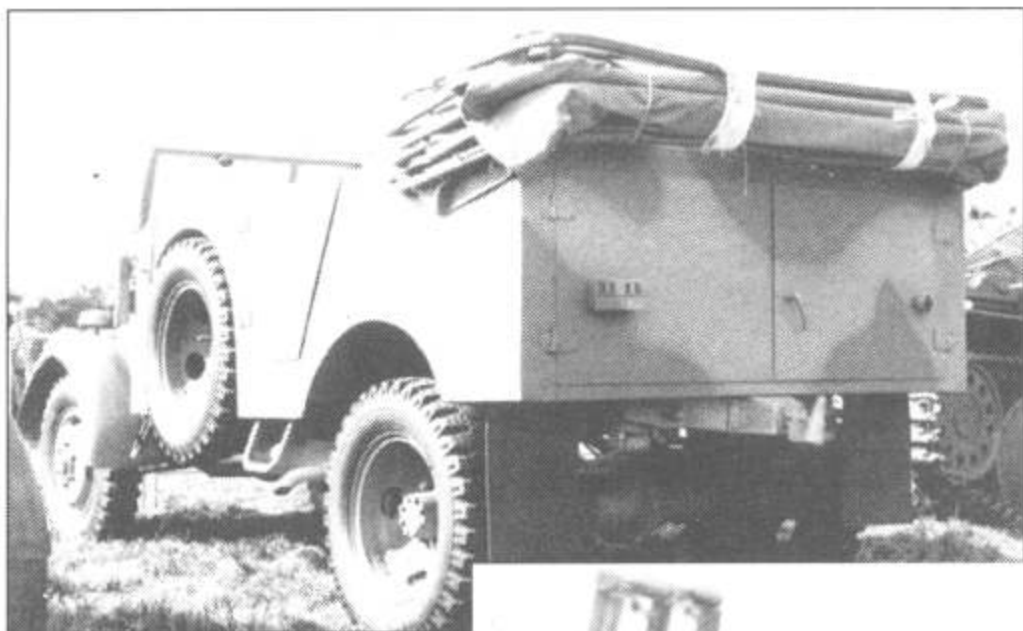


Штейр 1500 из коллекции музея в Мюнстере. На машине нет задних крыльев.



Крупный план левого заднего колеса. Хорошо видна подножка.

До настоящего времени сохранилось довольно много автомобилей Штейр 1500. В большинстве случаев машины находятся в частных собраниях. Тент на этом автомобиле сложен.



Фиксатор запасного колеса настоящего автомобиля.

Восстановление автомобиля еще не завершено, видно что тент просто стянут какими-то тряпками. Задние двери упрощены.

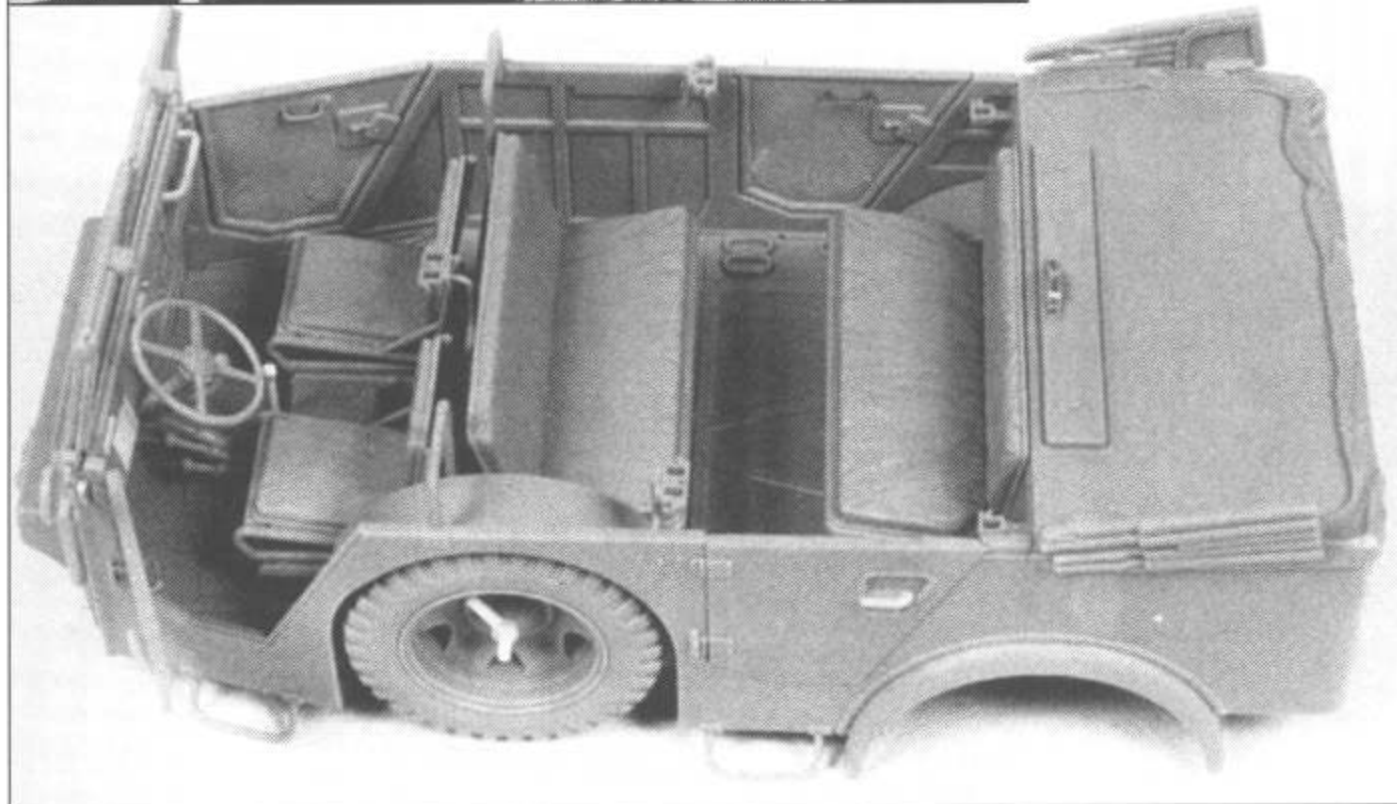
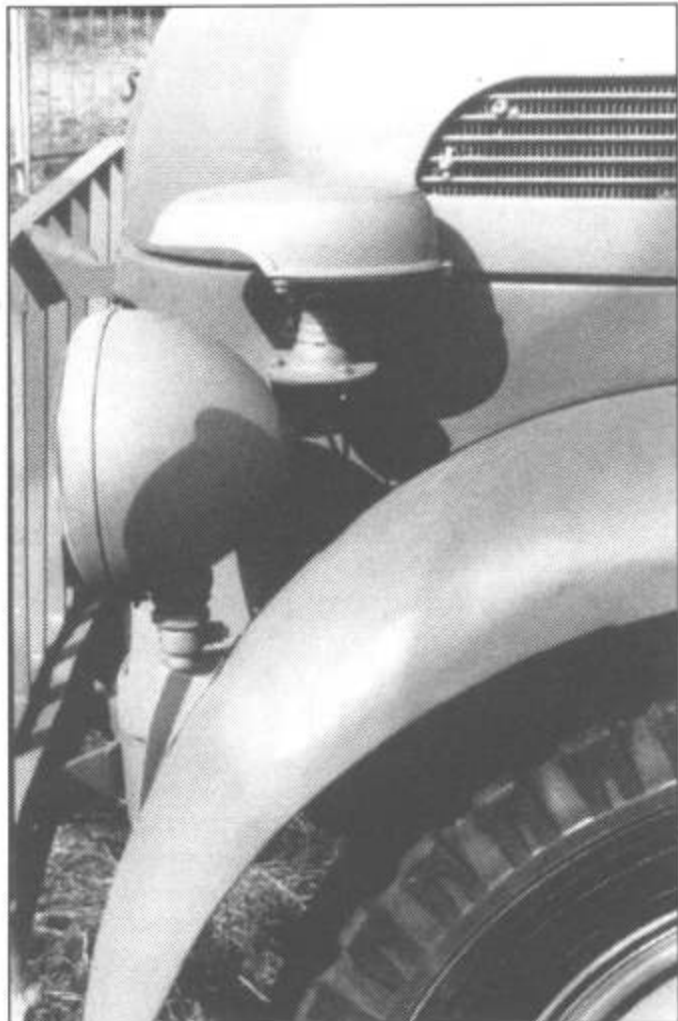
Модель Тамии просто превосходна. Очень немного изменений требуется внести в модель для получения истинной копии. Обратите внимание на самодельный фиксатор запасного колеса.





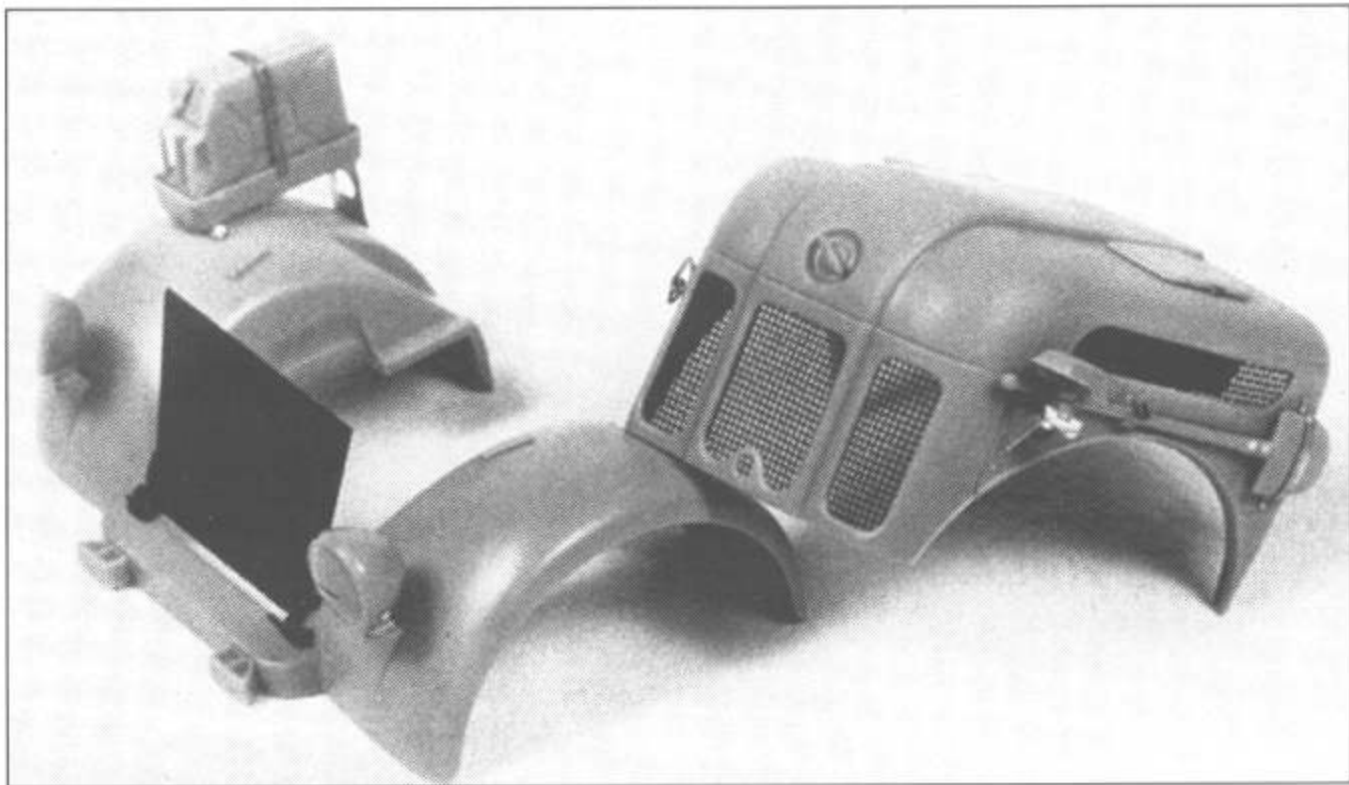
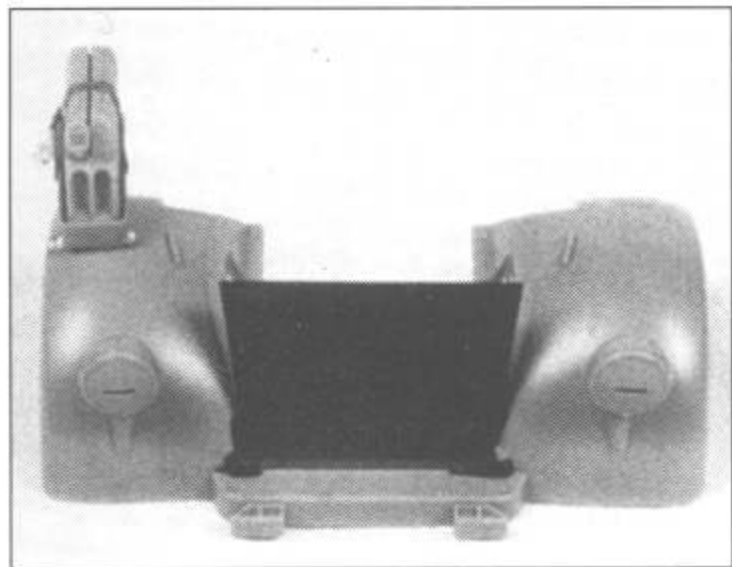
*Вариант крепления
запасного колеса на
трех стержнях.*

*Передок машины.
Хорошо видны фары
со светомаскиро-
вочными насадками
и фара Нотек.*

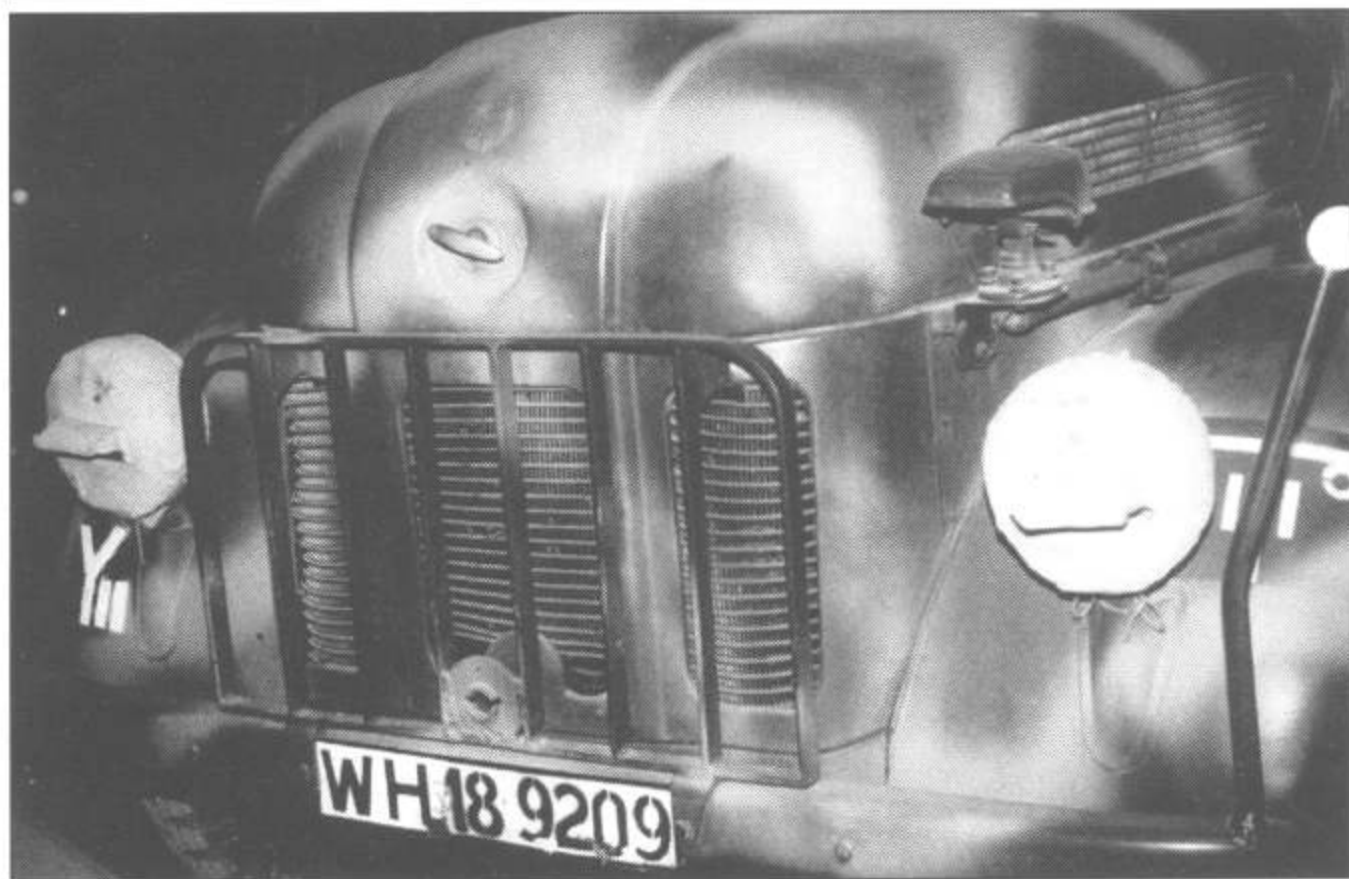


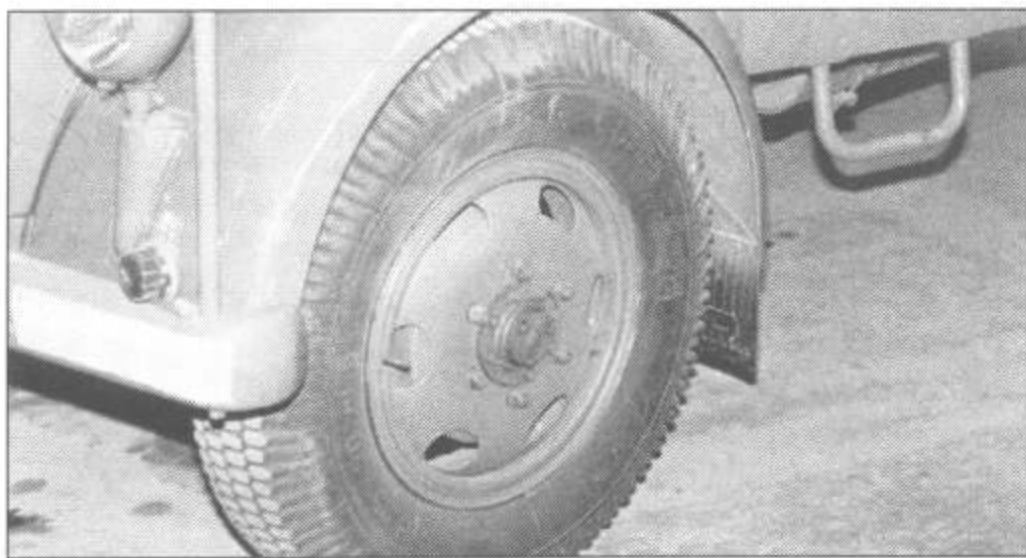
*Капот и крылья крупным планом. Изнут-
ри капот окрашен в черный цвет, что-
бы не бросалась в глаза отсутствие дви-
гателя.*

*Интерьер кузова модели собран полностью.
Осталось приклеить капот и крылья.*

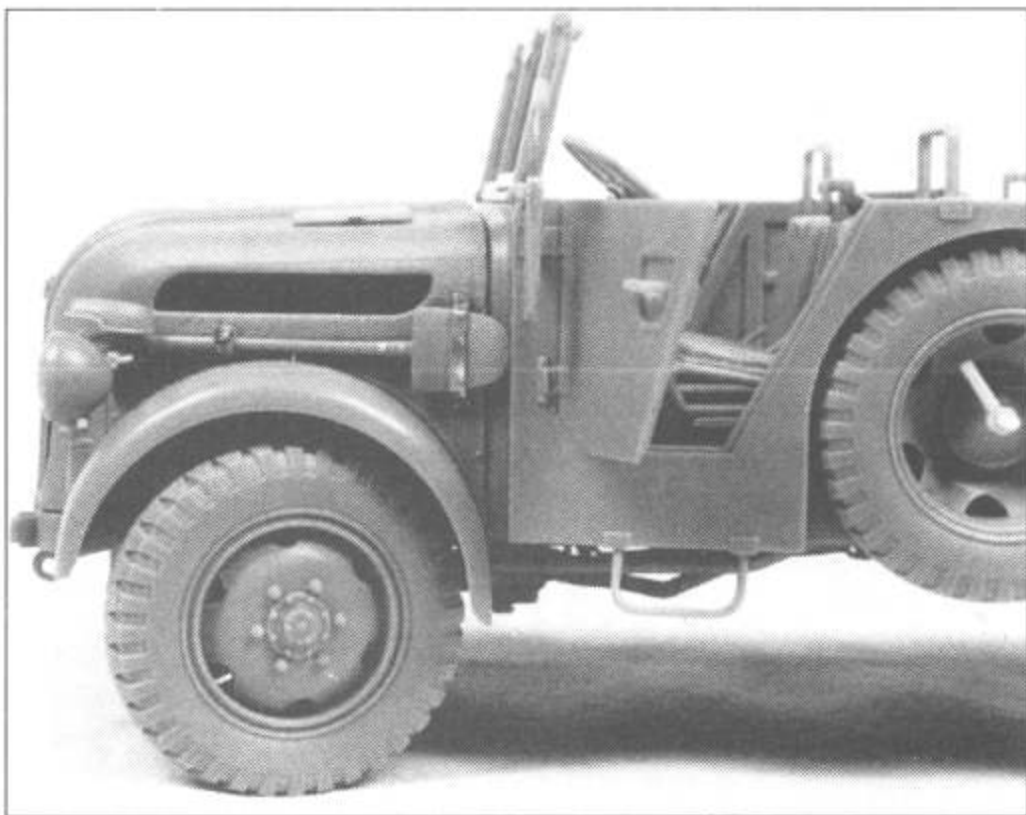


*Капот автомобиля Штейр 1500. Маши-
на находится в прекрасном техническом
состоянии. На концах бампера закрепле-
ны габариты.*





Левое переднее колесо крупным планом. Подножка сделана из стального стержня.



Крепеж фары Нотек и лопапы сделан из деталей фототравления.

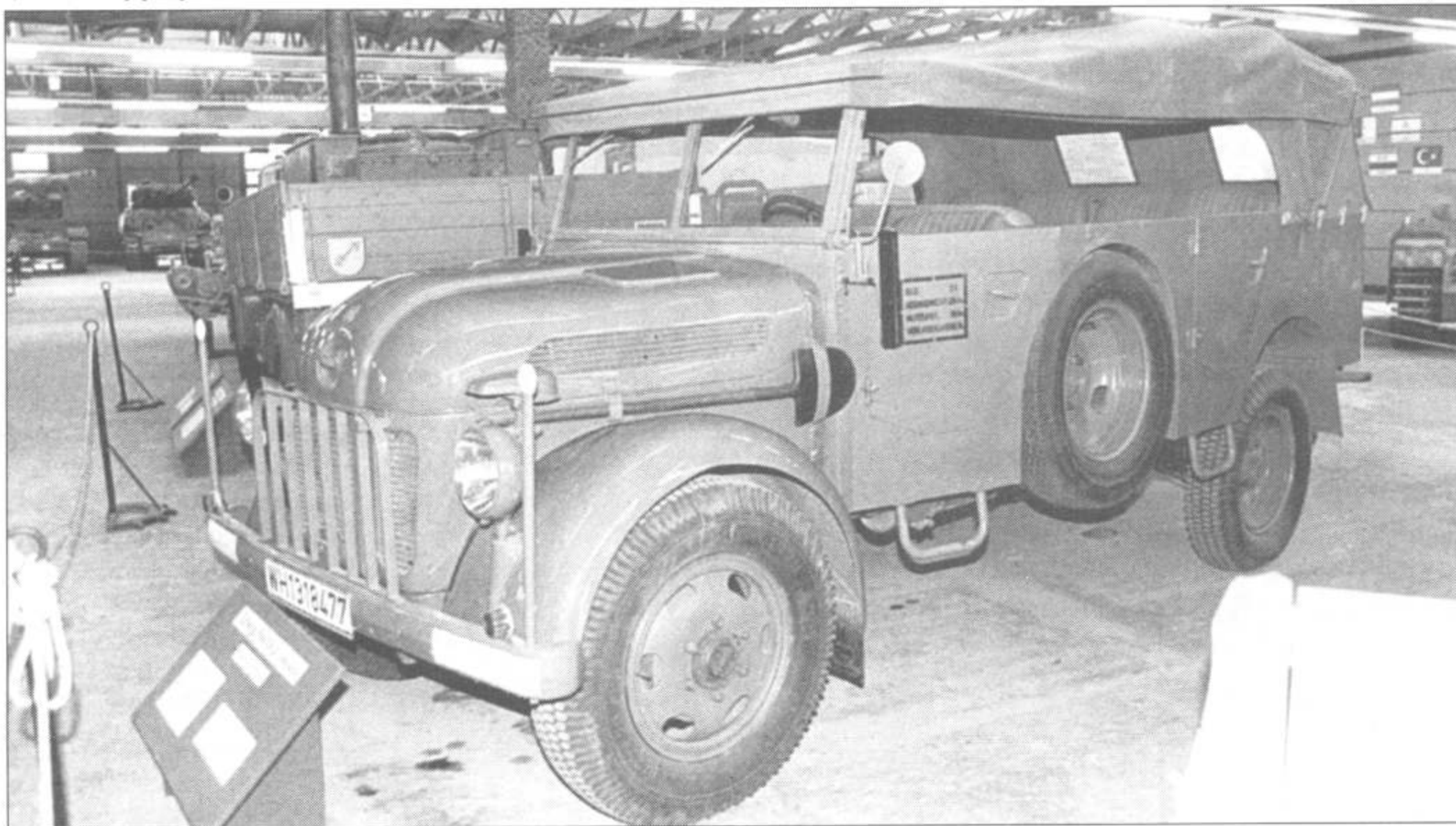
Зеркало заднего обзора и указатель поворота передних колес. Перед зеркалом видна рукоятка механизма откидывания лобового стекла.



Машина позднего выпуска. Ряд элементов конструкции упрощен в целях снижения трудоемкости производства. Так упрощена форма двери, подножки согнуты из стальных полос, а не из стержней. Зеркало заднего вида вообще отсутствует.



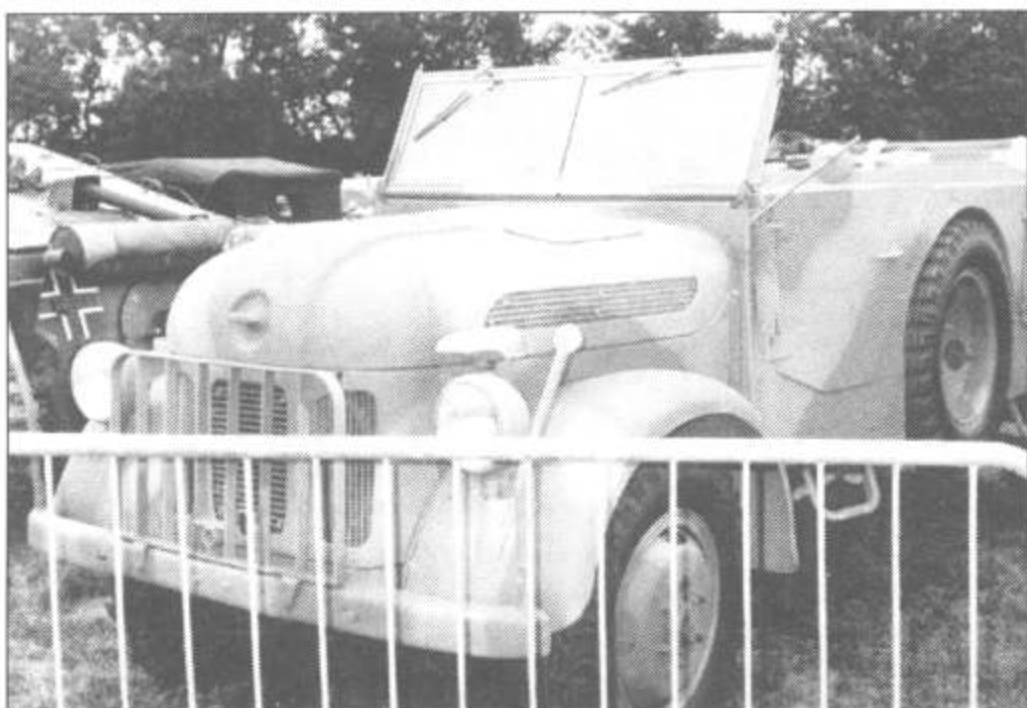
Северная Африка, 1942 г. Масса германской техники на причальной стенке в порту в ожидании погрузки. На переднем плане – Штейр 1500А в санитарном варианте. На борту кузова накрашен красный крест в белом круге. Сама машина окрашена в песочный цвет и камуфлирована очевидными пятнами зеленого цвета. Интерьер кузова окрашен в темно-серый цвет.



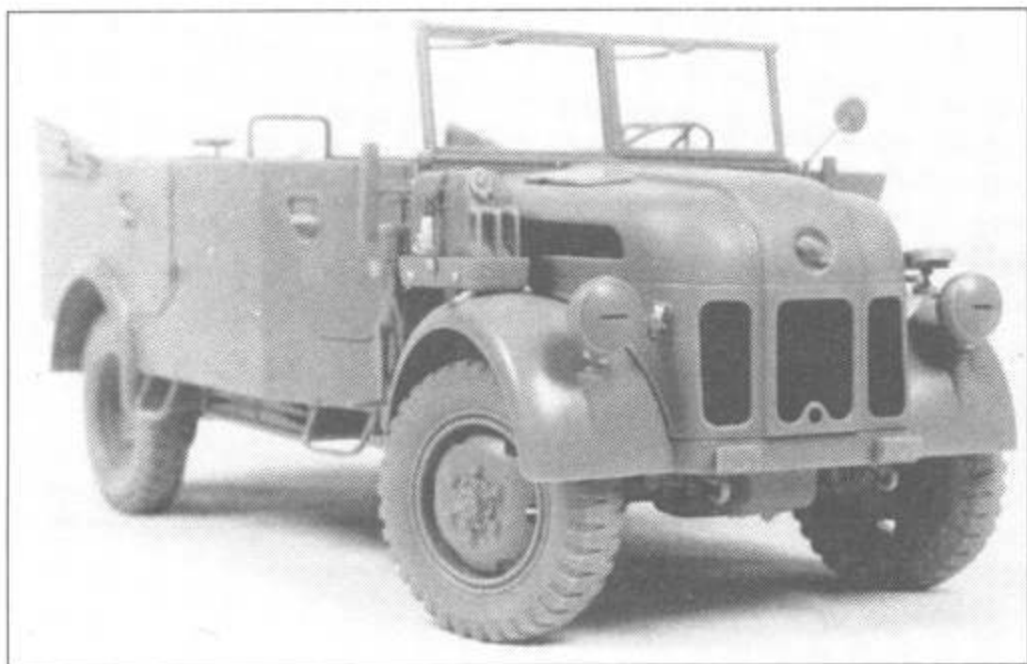
Штейр 1500А/01 из музея в Мюнстере в Германии. Машина капитально отремонтирована и восстановлена.



Реконструкция Штейра позднего выпуска почти завершена. Обратите внимание на форму подножек.



Вид спереди слева на ту же машину.

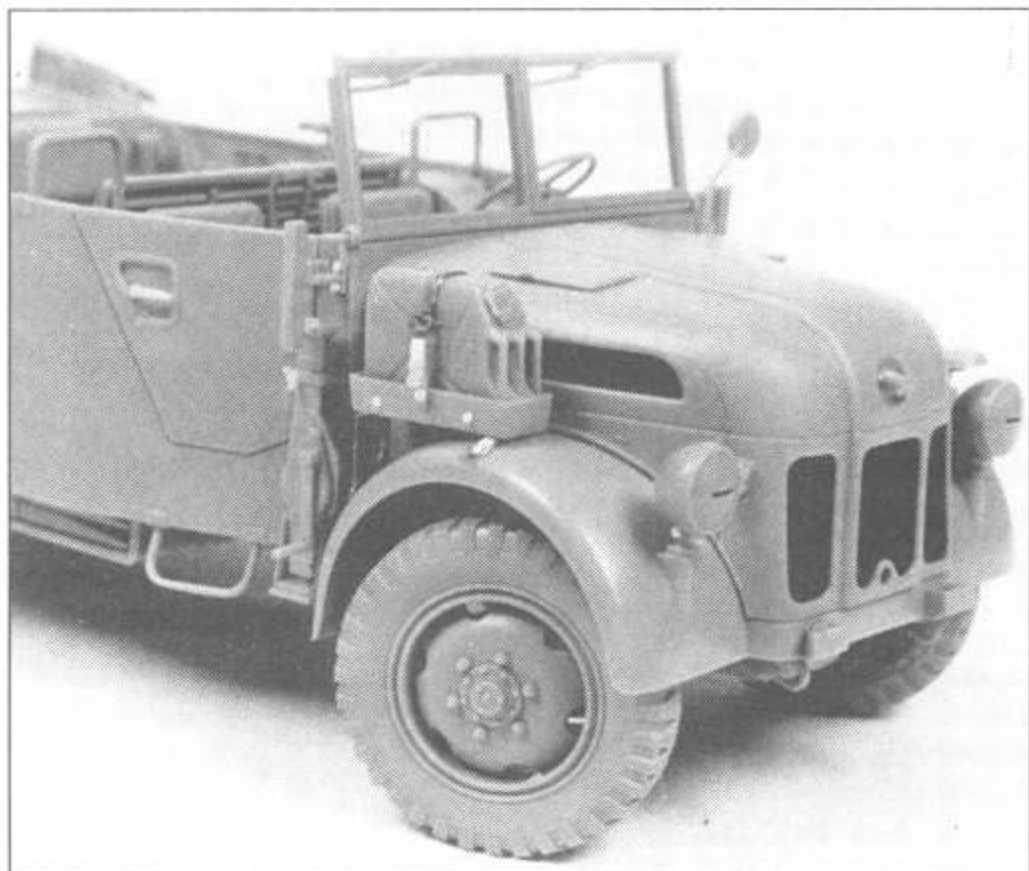


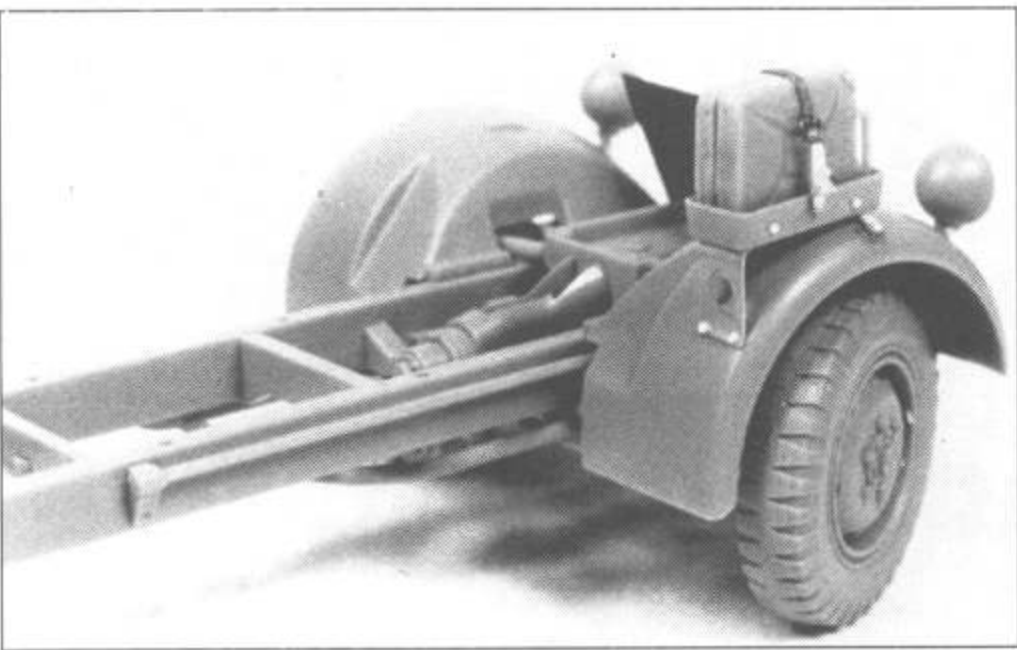
Крупный план передней части собранной модели. Не установлены бампер и решетка ограждения радиатора.

На этом снимке можно рассмотреть доработанный крепеж канистр.



Вид спереди на автомобиль Штейр 1500. Видны две ошибки, сделанные реставраторами. Удивительна форма бампера, который концами загибается аж за крылья, а решетка установлена слишком близко к капоту двигателя.





Крепеж канистр выполнен из металлической фольги. Головки болтов вырублены из листового пластика.



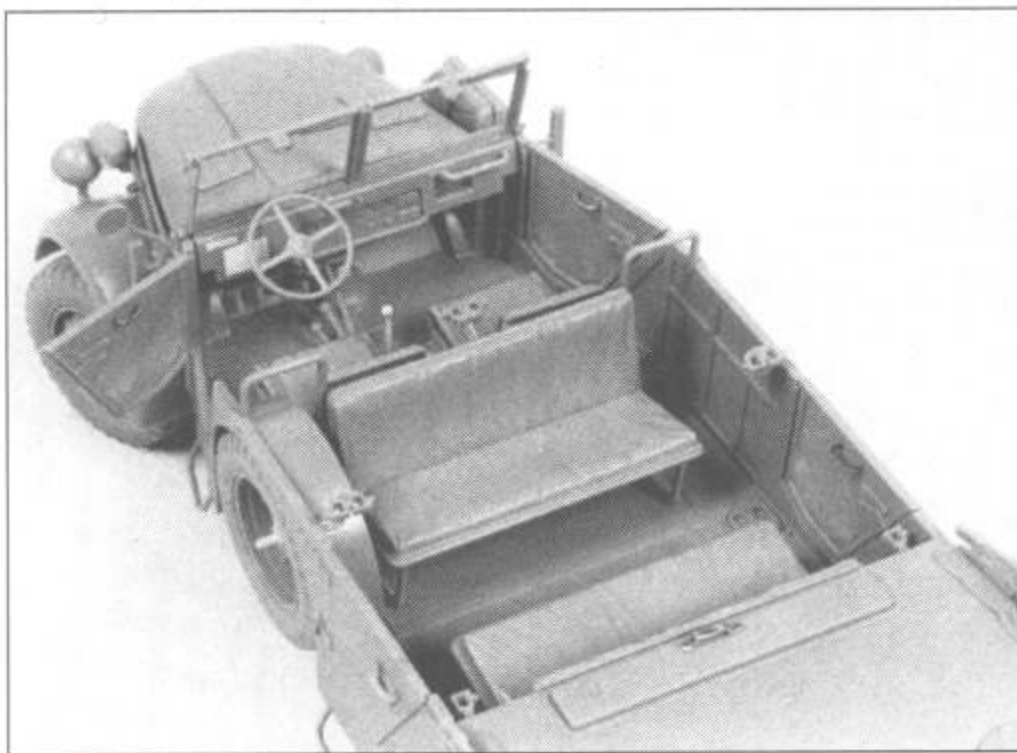
Модель готова к окраске. В кузове рассажены фигурки солдат.



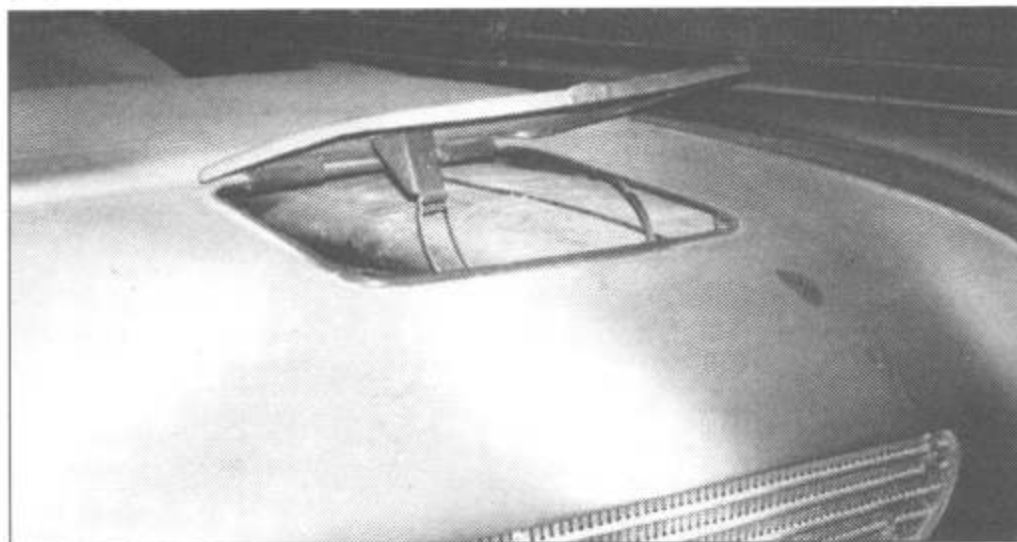
Правый борт автомобиля Штейр 1500. Запасные канистры для бензина закреплены на крыле.



Ветровое стекло и опущенный тент с остеклением. Хорошо виден дворник.



На приборной панели левее руля закреплены две таблички с информацией о шасси и заводе-изготовителе машины.



Смотровой лючок на капоте двигателя. Под лючком находится заливочная горловина топливного бака.



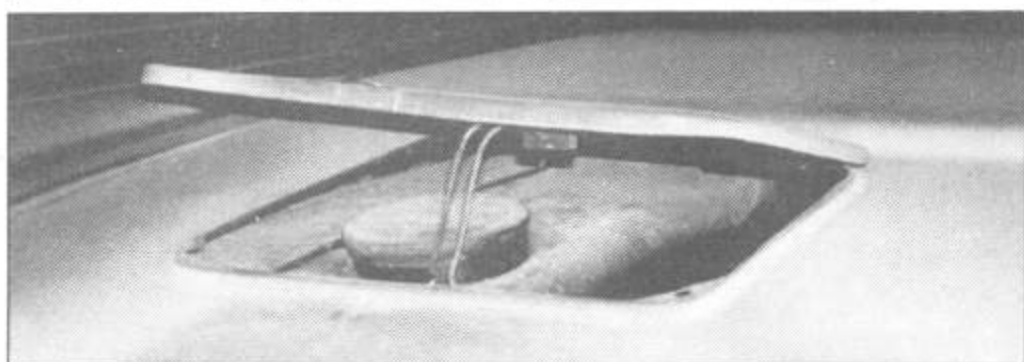
Автомобиль Штейр 1500, тент опущен. Тент обеспечивал лишь защиту от дождя, снега и песчаных бурь, но при морозах он был почти бесполезен.



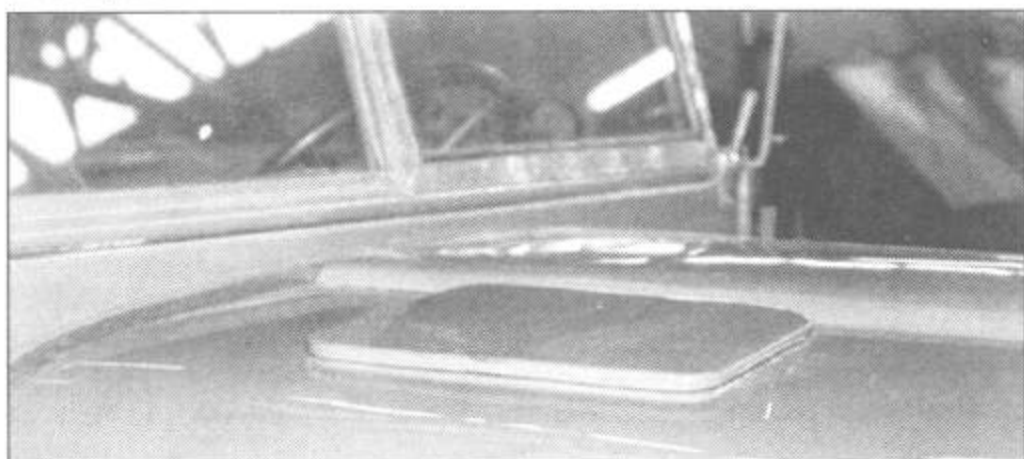
Восточный фронт, зима 1942-1943 г.г. Танк «Тигр» и автомобиль Штейр 1500А. Белая краска на Штейре сильно облезла, тент сложен.

Во главе танковой колонны следуют два автомобиля Штейр 1500 А/01, Восточный фронт, 1942-1943 г.г.

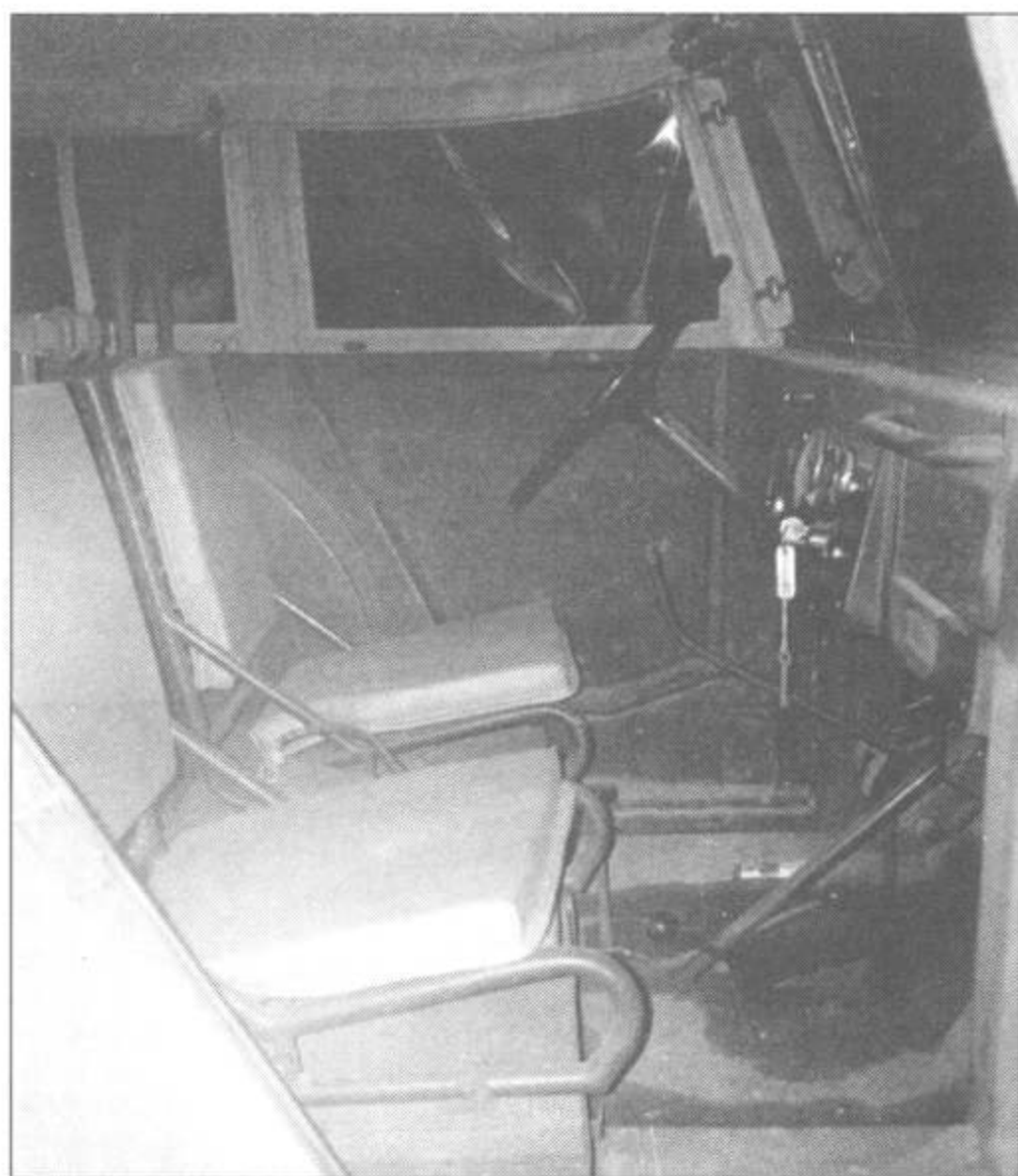
Приборная доска. Хорошо видны таблички. Табличка поменьше содержит информацию о заводе-изготовителе и дату выпуска автомобиля, на табличке побольше изображены механические элементы шасси. Таблички прикручены к панели корпуса винтами.



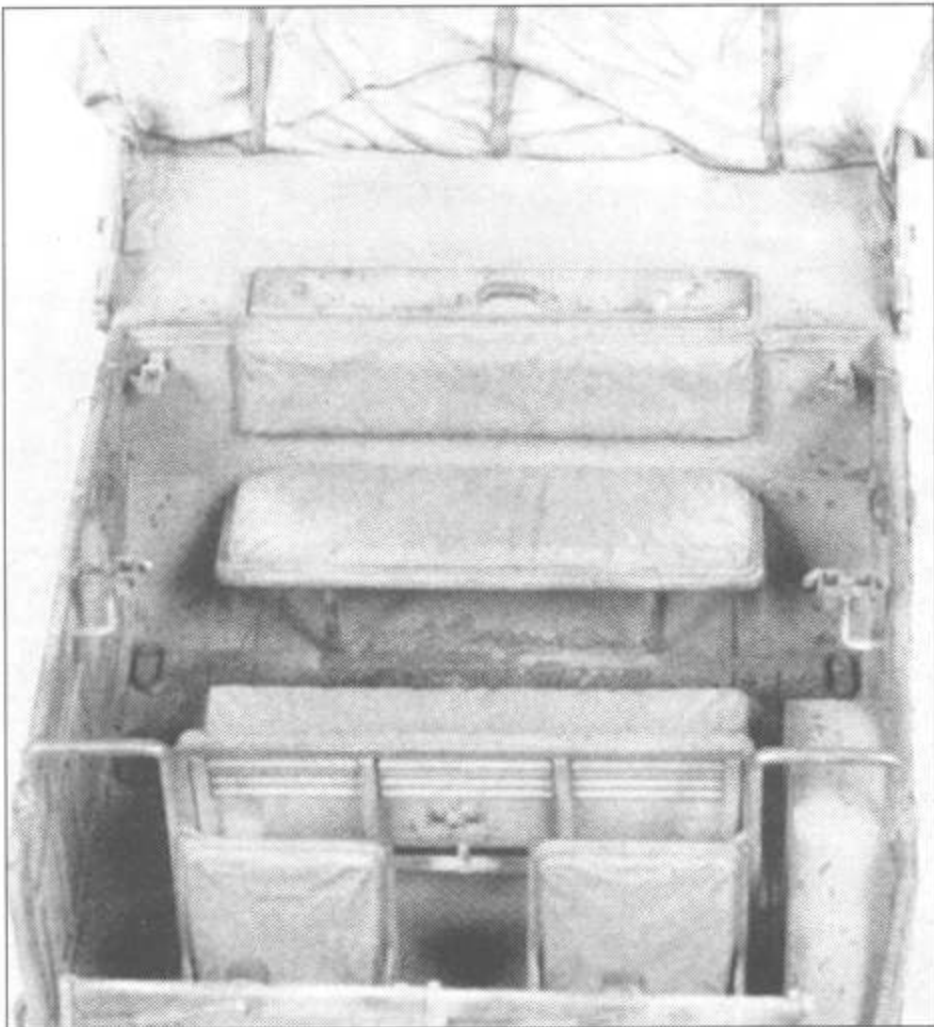
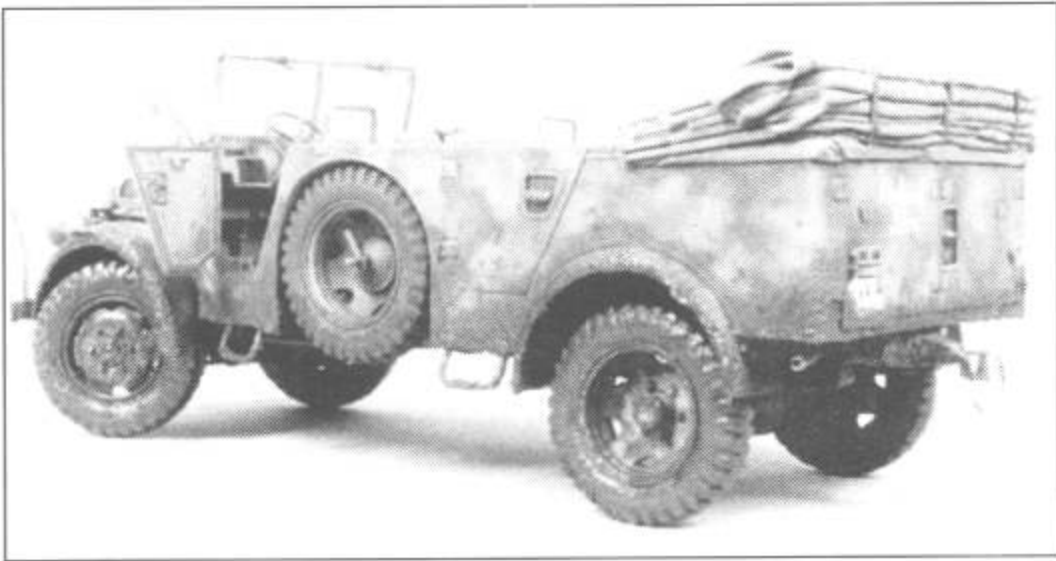
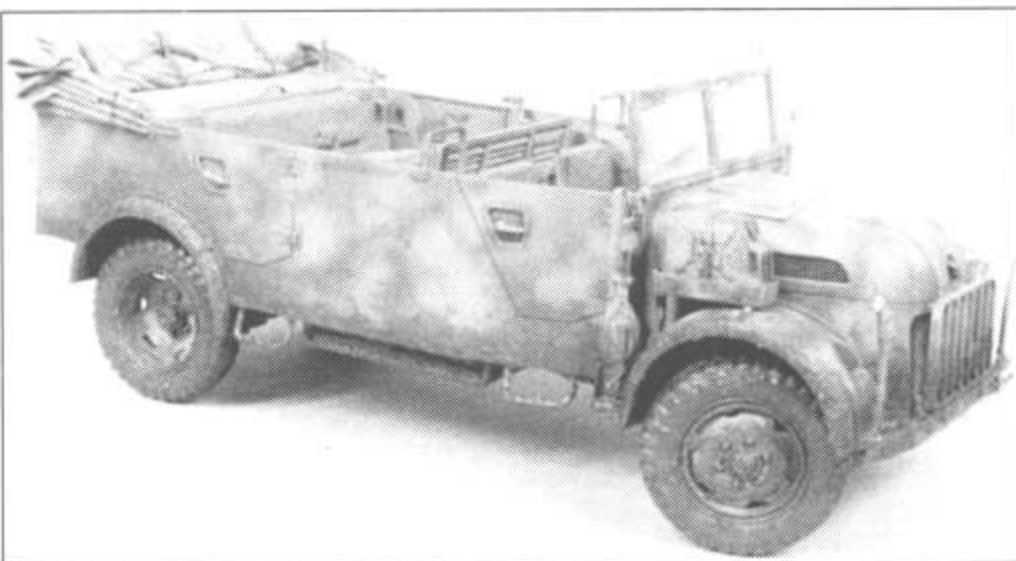
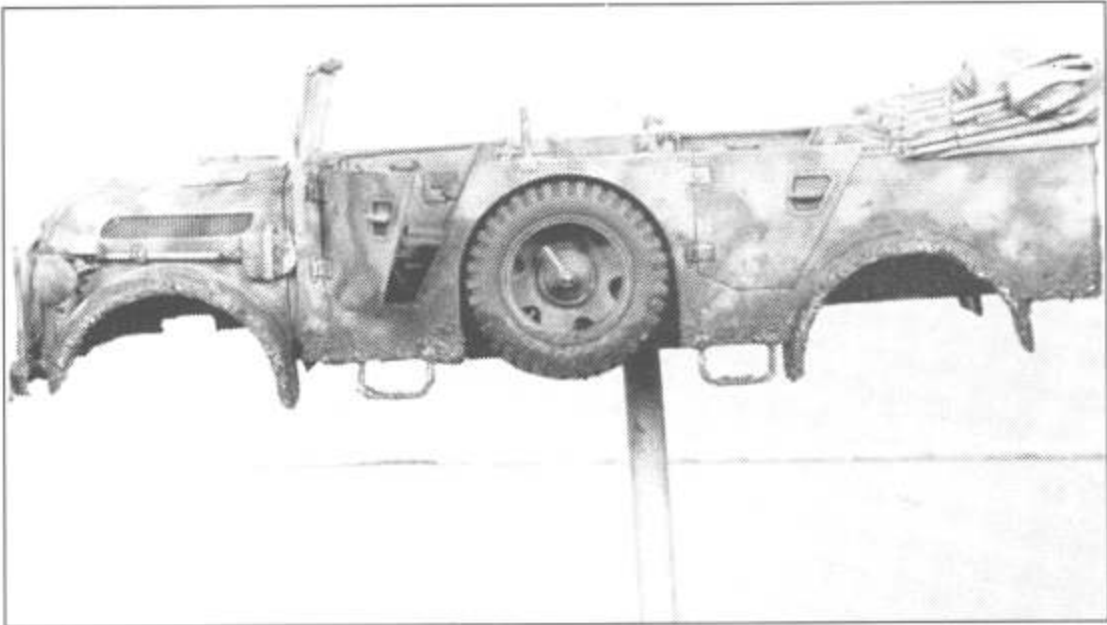
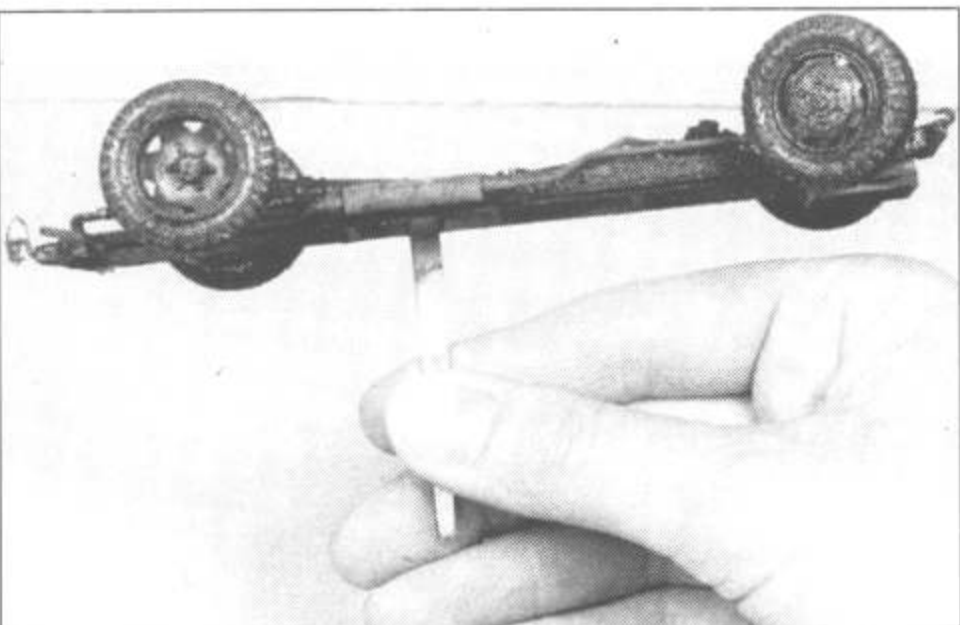
Еще один снимок того же самого лючка, видна крышка заливочной горловины и топливный бак.



Лючок в закрытом положении.



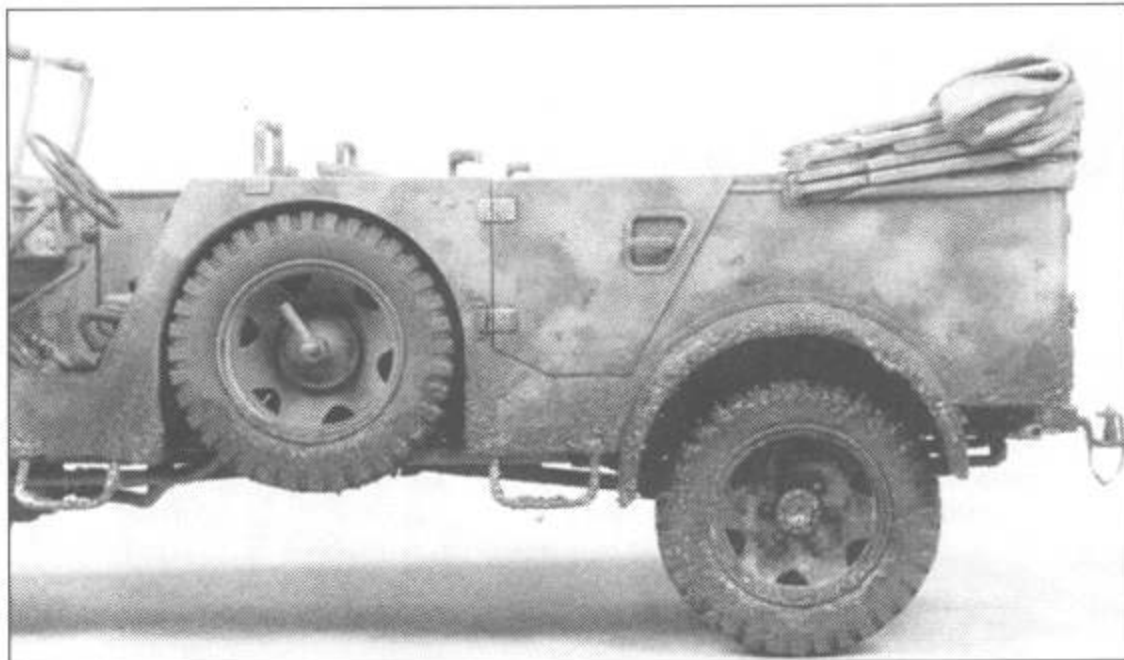
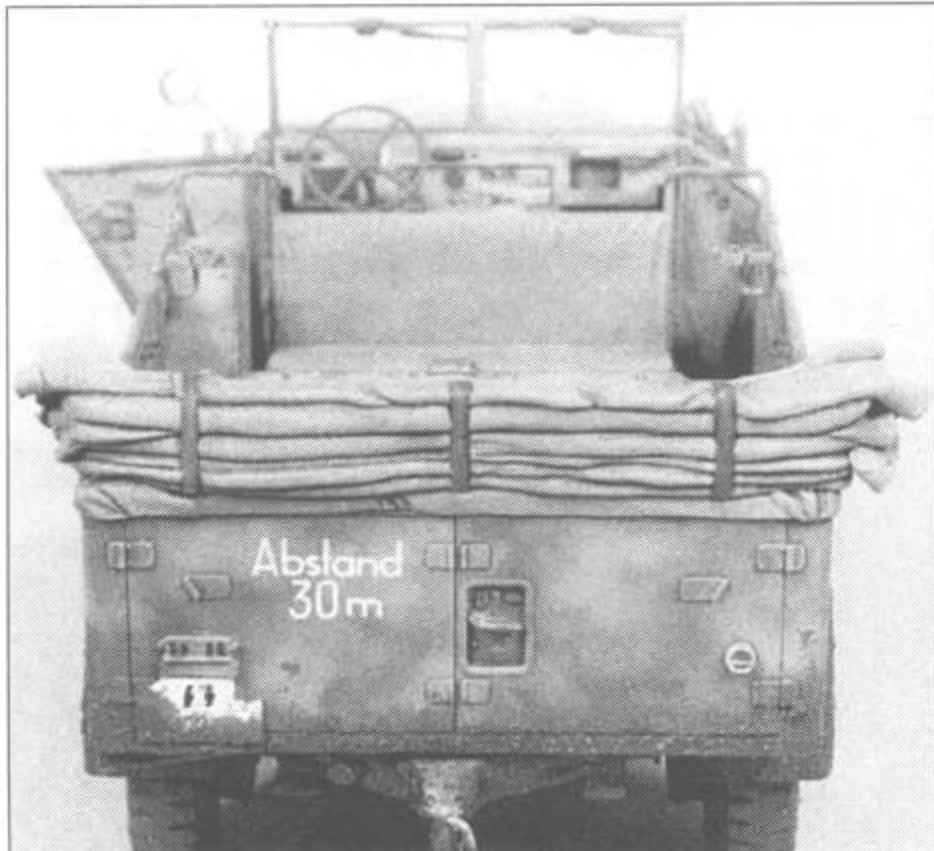
Место шофера автомобиля Штейр 1500А.



Красить модель удобнее по отдельности. Отдельно – шасси, отдельно – корпус. Для удобства окраски шасси насажено на временную деревянную державку.



Вид сзади автомобиля Штейр 1500 А, северная Африка. Тент машины сложен.



Тамия нереалистично сделала тент. На худой конец от тента можно вообще отказаться, но лучше сделать самостоятельно из миллимута или пропитанной клеем ПВА туалетной бумаги.

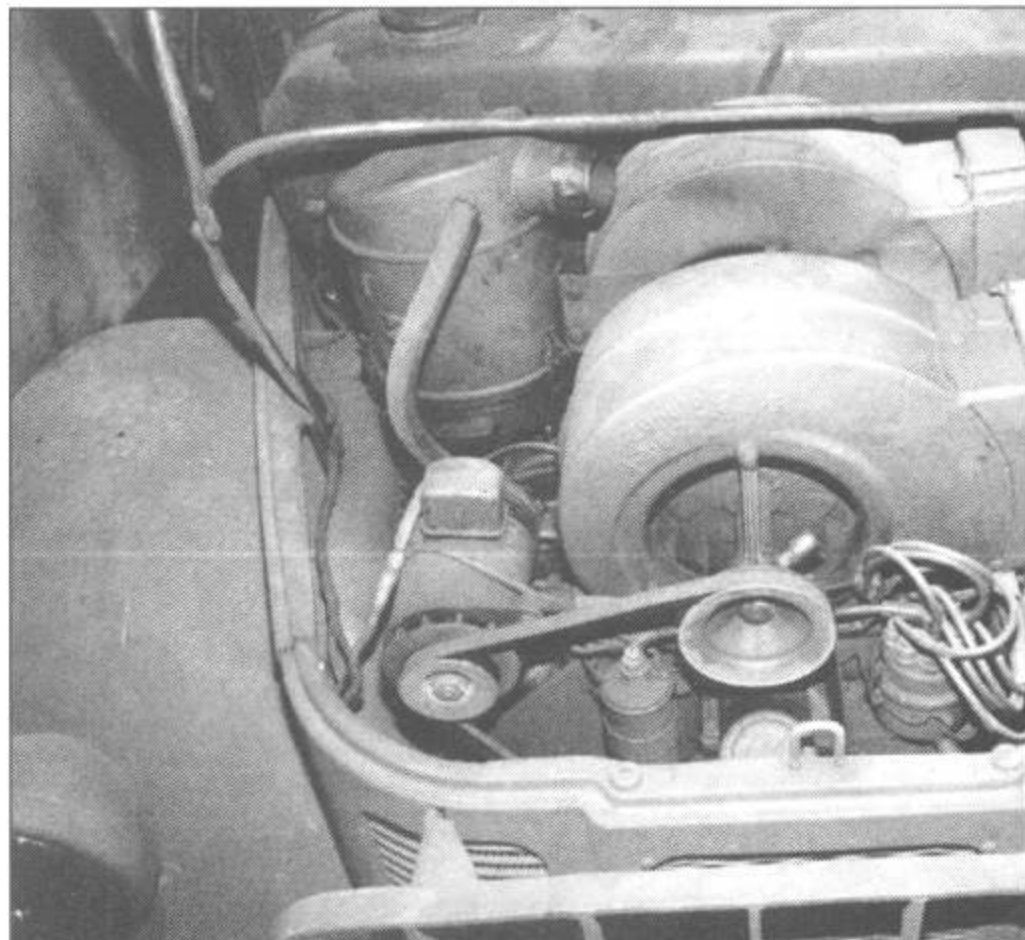


Под капотом скрыт эпоксидный двигатель от фирмы Royal Model (набор RMA 03).

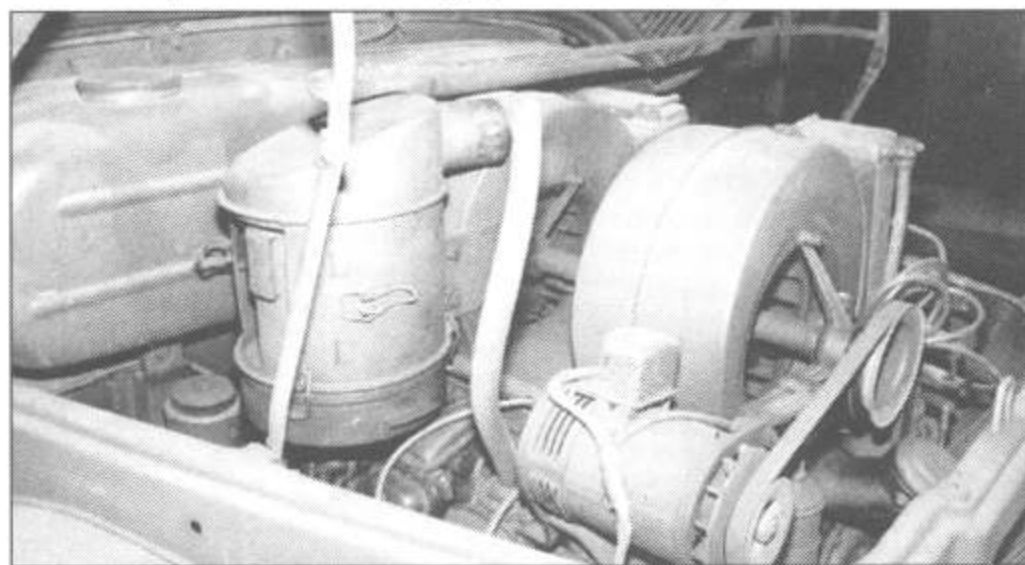
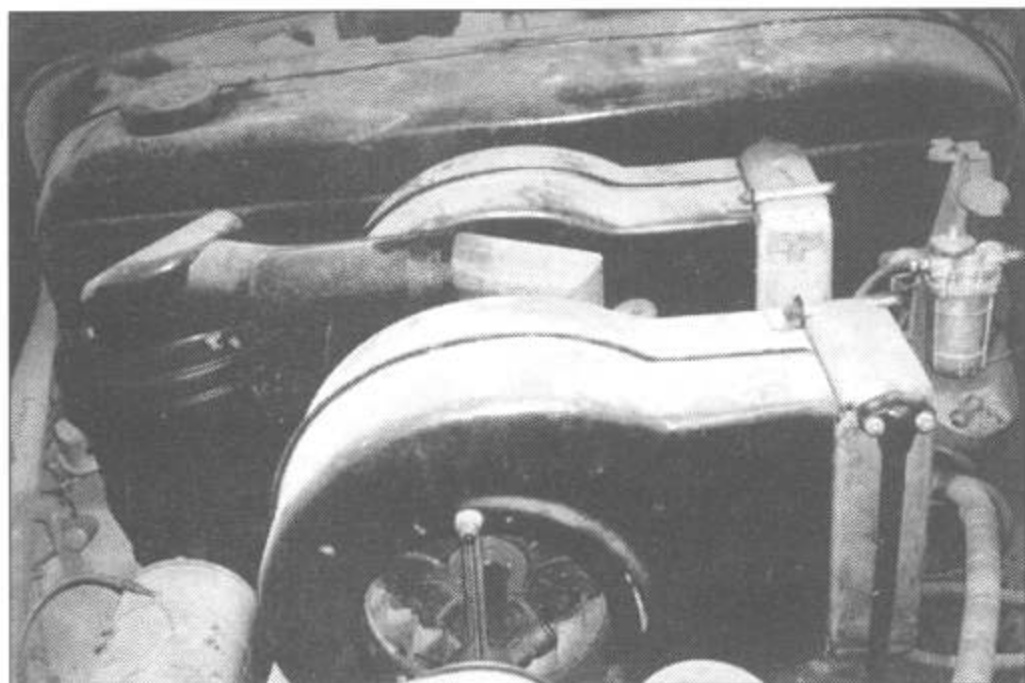
Вид слева средней и задней частей готовой модели. На нижних поверхностях бортов корпуса и на шасси имитирована свежая мокрая грязь.



Размеры Штейра довольно внушительны. Автомобиль принадлежит подразделению войск СС. На фото – машина позднего выпуска. Обратите внимание на форму фар.



Двигатель настоящего Штейра. 8-цилиндровый двигатель с объемом цилиндров 3,5 л охлаждался двумя турбинками. 85-сильный мотор позволял Штейру развивать скорость до 100 км/ч.





Штейр 1500 из подразделения войск СС. В машину поместилось десять пассажиров. Пулемет MG-34 готов открыть огонь по воздушному противнику.

На верхние панели (А5, А4) добавлены две защелки, сделанные из тонкого пластика. Ручки на внешних и внутренних поверхностях дверей сделаны из стальной проволоки и полосок пластика. Двери можно приклеить в закрытом или в открытом положениях.

Не используйте тент от Тамии. Сделанный самостоятельно из миллипута тент смотрится гораздо более реалистично. Сначала формируются боковины, затем – верх. Крепеж тента выполнен из тонких полосок пластика.

Застежки крепления дополнительных канистр вырезаны из алюминиевой фольги. Стяжные полосы крепления канистр – полоски модельного скотча. Вообще весь крепеж различных предметов на поверхности модели лучше выполнить самостоятельно или заменить фототравленными деталями. Моторчик привода дворников вет-

рового стекла удобнее приклеить после окраски. Основание фар вырезано из листового пластика, на него наклеено по три головки болтов, вырубленных из листового пластика.

Окраска и маркировка

Окраска модели не представляет сложности, если не склевать корпус и шасси. Так проще тонировать низ модель под пыль или снег.

Первый слой краски – эмаль Хамброл 187 Dark Sand. Зеленый камуфляж задут краской Тамия XF-13, красно-коричневые – Ревелл 31183 Matt Rust. Просохшая модель задута матовым лаком.

Тонировка методом сухой кисти смесью красок Хамброл 187 и Хамброл 34 проделана очень аккуратно, чтобы не замазать рисунок камуфляжа. Грязь имитирована масляными красками красная амбра + жженая сиена + эмаль Хамброл 29 + пудра. В заключение плоской кистью нанесена пастель. Низ модель задут глянцевым лаком, имитирующим блеск мокрой грязи.

Сиденья окрашены эмалями Хамброл 209 + Хамброл 94. Тонированы сиденья методом заливки Хамброл 33 + Хамброл 29, методом сухой кисти – Хамброл 94 + Хамброл 34. На полу имитированы следы грязи, занесенной обувью пассажиров.

К маркировке относятся номерные знаки (сухая декаль 163 фирмы Верлинден) и значки ограничения дистанции на корме кузова. Прозрачные детали приклеены клеем ПВА. В стекле имитирована пробоина от пули. Отверстие просверлено сверлом небольшого диаметра, трещины прорезаны модельным ножом. Модель воспроизводит трофейный автомобиль, захваченный американцами, поэтому на капот двигателя нанесена большая пятиконечная звезда белого цвета.

Фигурки

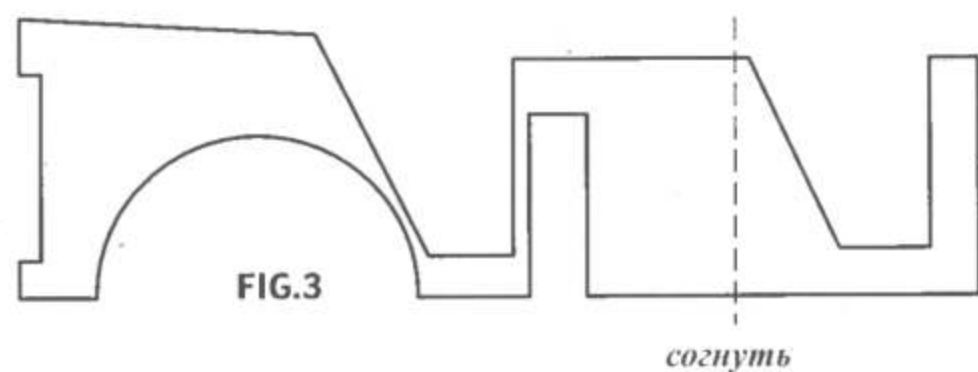
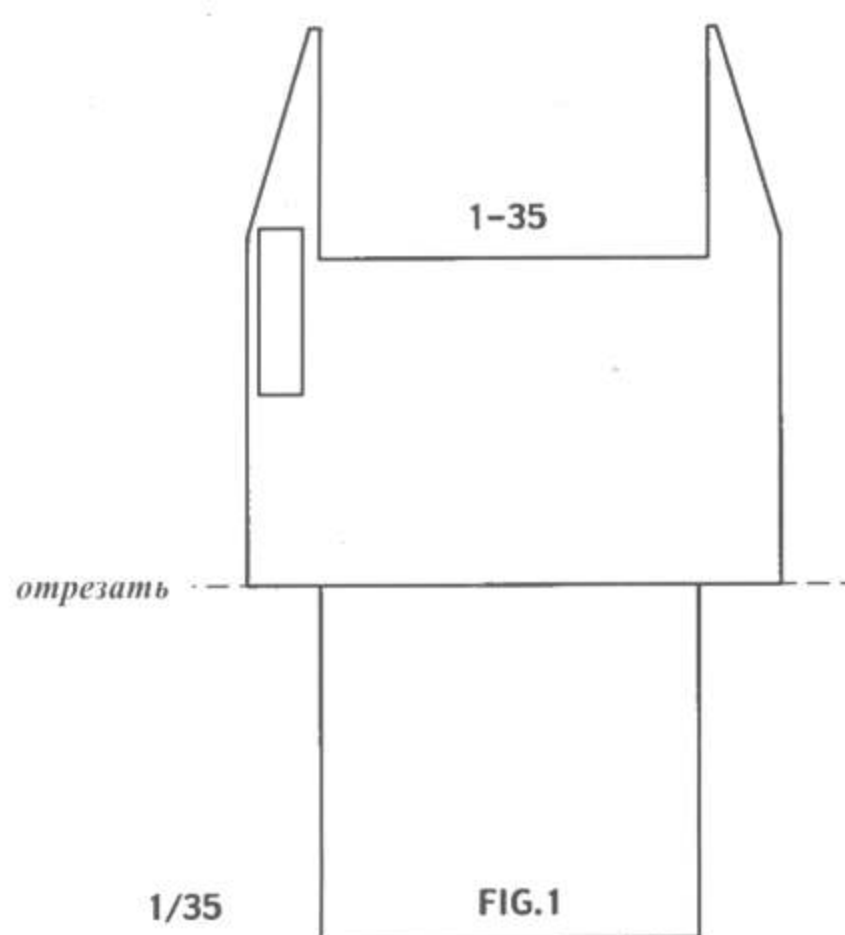
Четыре фигурки американских солдат взяты из набора фирмы МК35, шофер – от модели тамиевского джипа. Все фигурки окрашены эмалями фирмы Хамброл.

Диорама

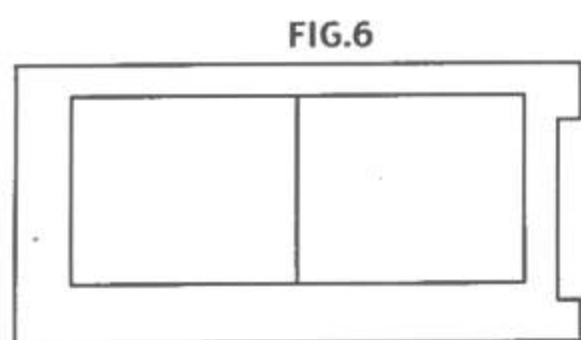
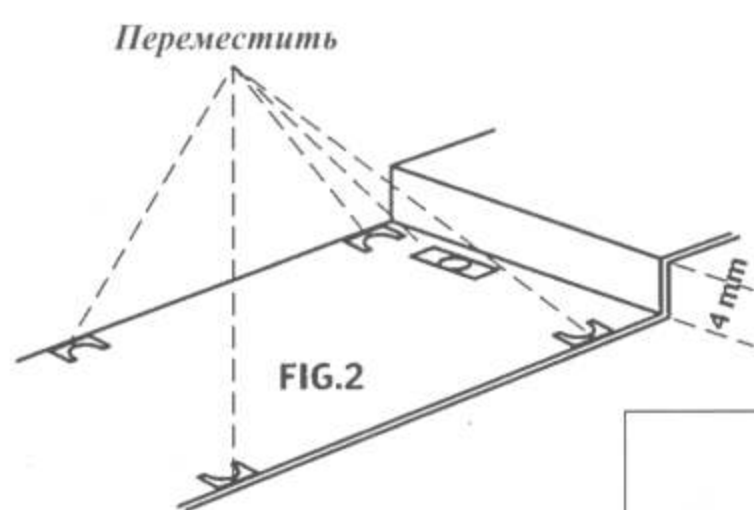
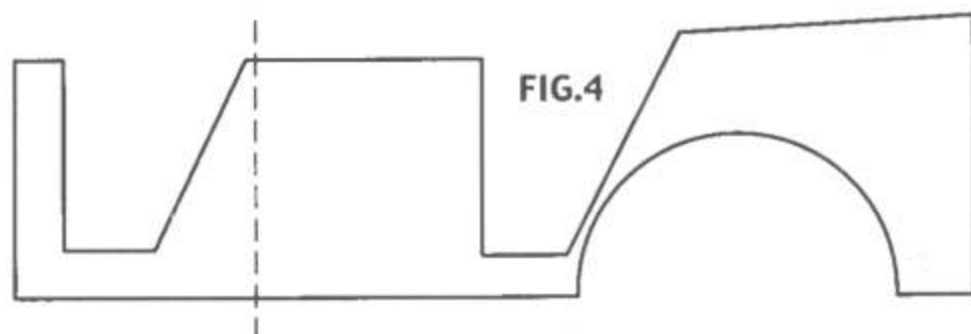
Арденны, январь 1945 г. После тяжелого боя под Бастонью американские солдаты в компании представителя военной полиции остановились на отдых, удобно устроившись в трофейной машине.



Эрвин Роммель и офицеры штаба в одном из Хорьхов. На качественном снимке хорошо видны детали: стол в задней части машины, ручки дверей, габаритные индикаторы на крыльях, фары. Сквозь песочно-желтую окраску проступает исходный серый цвет.



Выкройки новых деталей корпуса Хорьха



Основание диорамы вырезано из пенопласта толщиной 30 мм, шириной 180 мм и длиной 235 мм. Поверхность основания покрыта модельной шпаклевкой и клеем ПВА. Добавлены камешки разного размера.

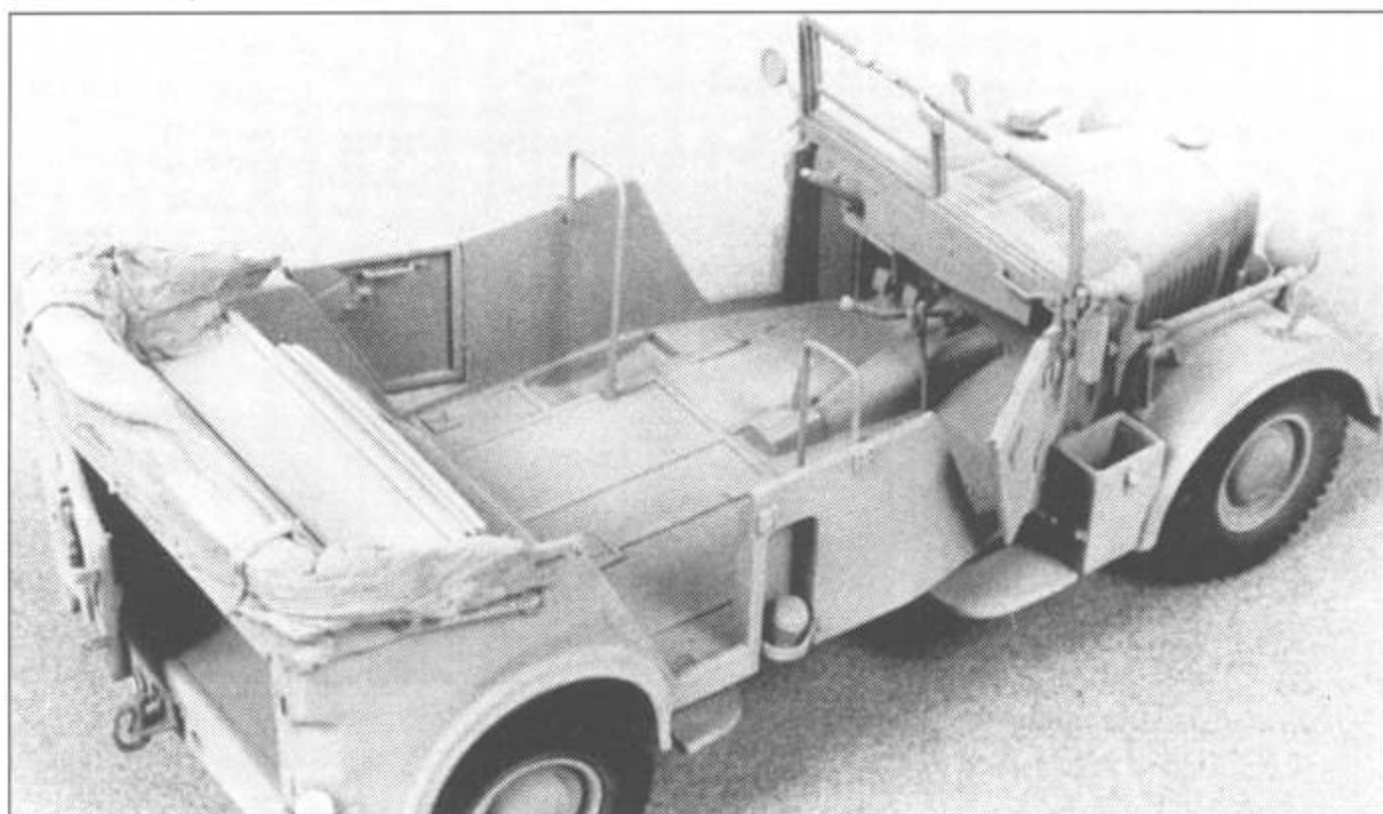
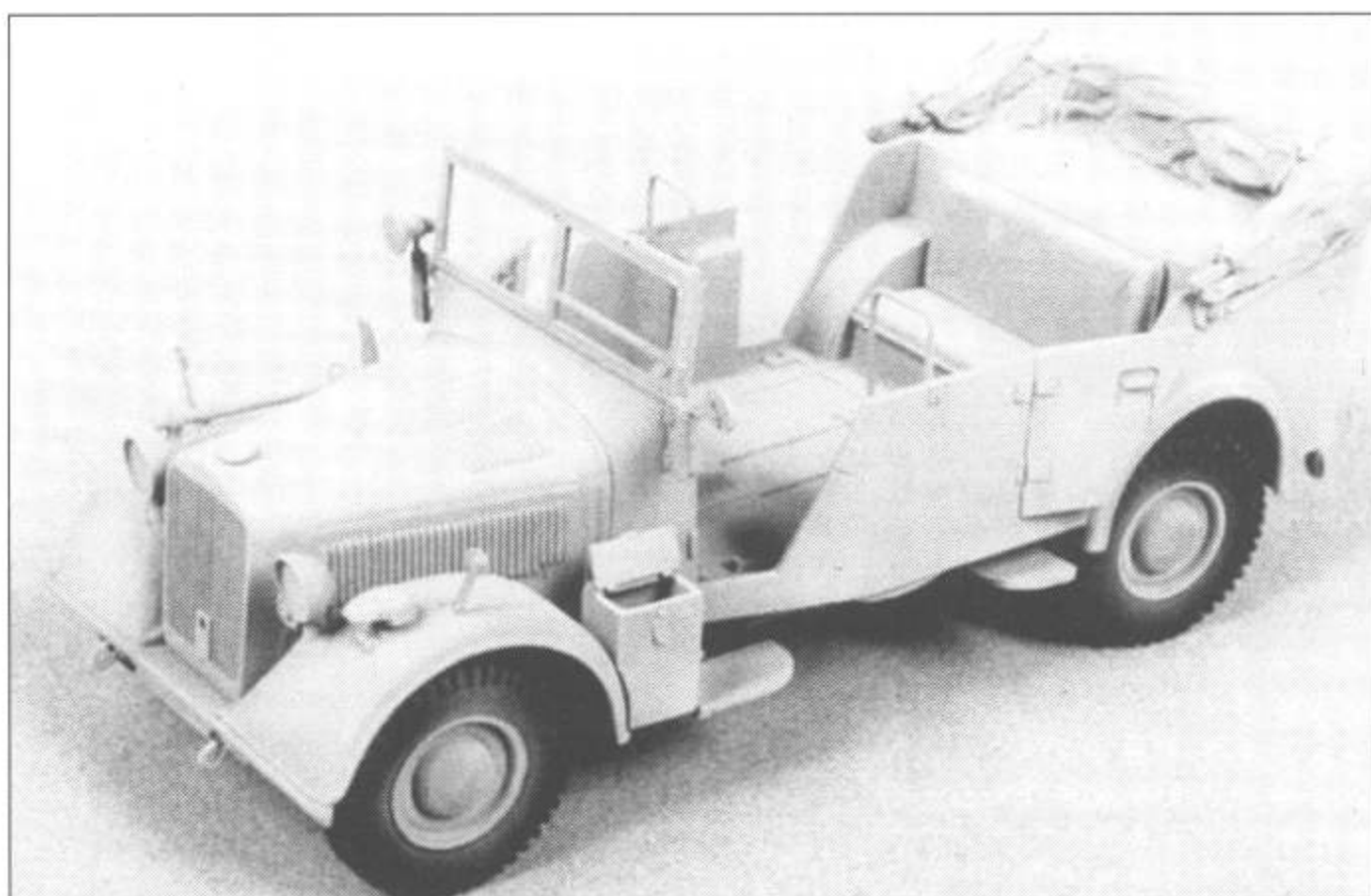
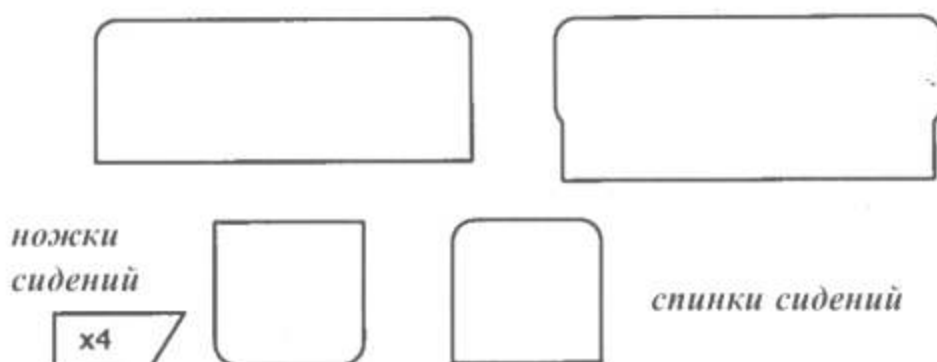
Хорьх Kfz.16 Роммеля

Первая модель автомобиля Хорьх Kfz.16 появилась в 1974 г., сделала ее фирма Итальяери. Модель выполнена очень точно, отливки – качественные, но уровень детализации соответствует 70-м годам.

Модель собирается из 65 деталей, некоторые из них определенно нуждаются в доработке. Не смотря на ряд улучшений, внесенных в модель на протяжении трех десятков лет, шины колес остались резиновыми. Они плохо подходят к дискам. Лучше заменить «родные» колеса эпоксидными.

Собранная модель. Изменения, внесенные в изделие фирмы Итальяери, совершенно незаметны.

FIG.7



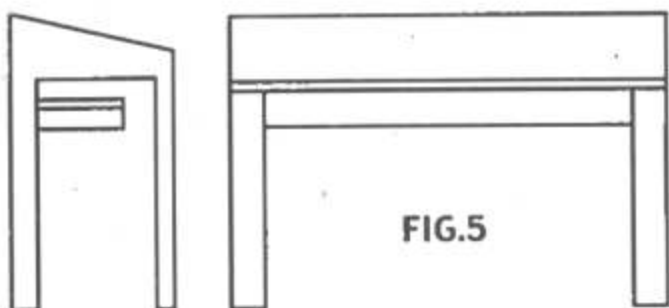
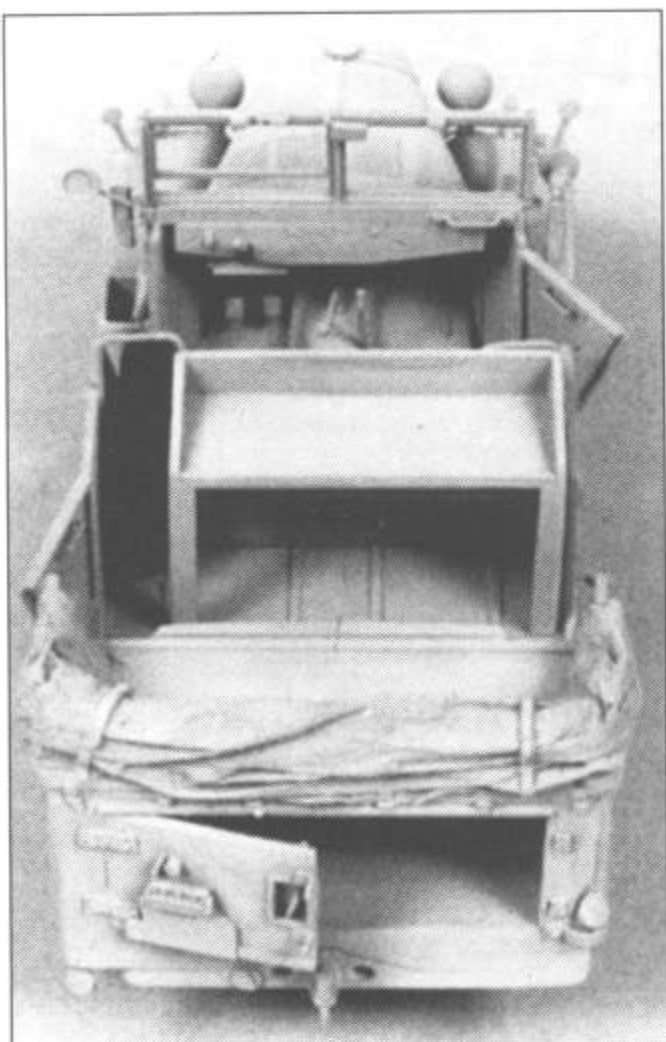


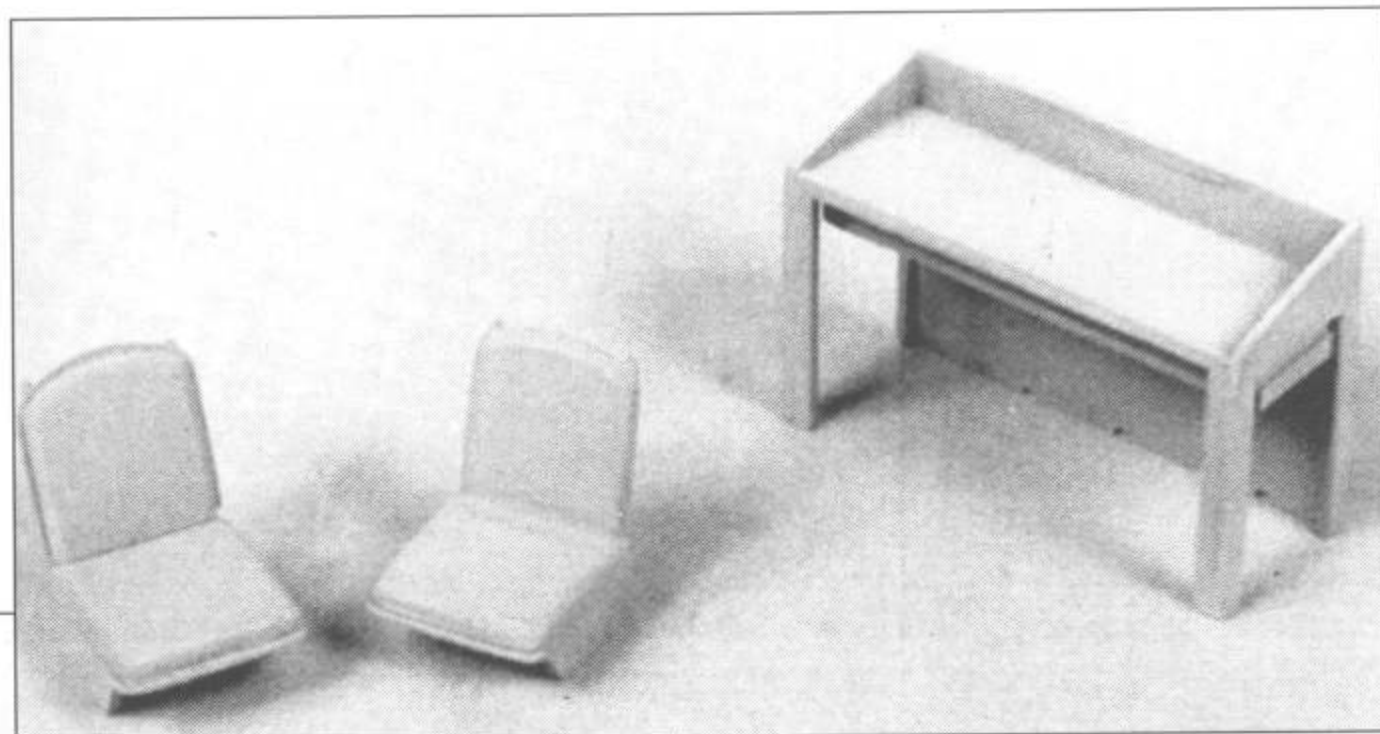
FIG.5



Вид на готовую модель сзади сверху.

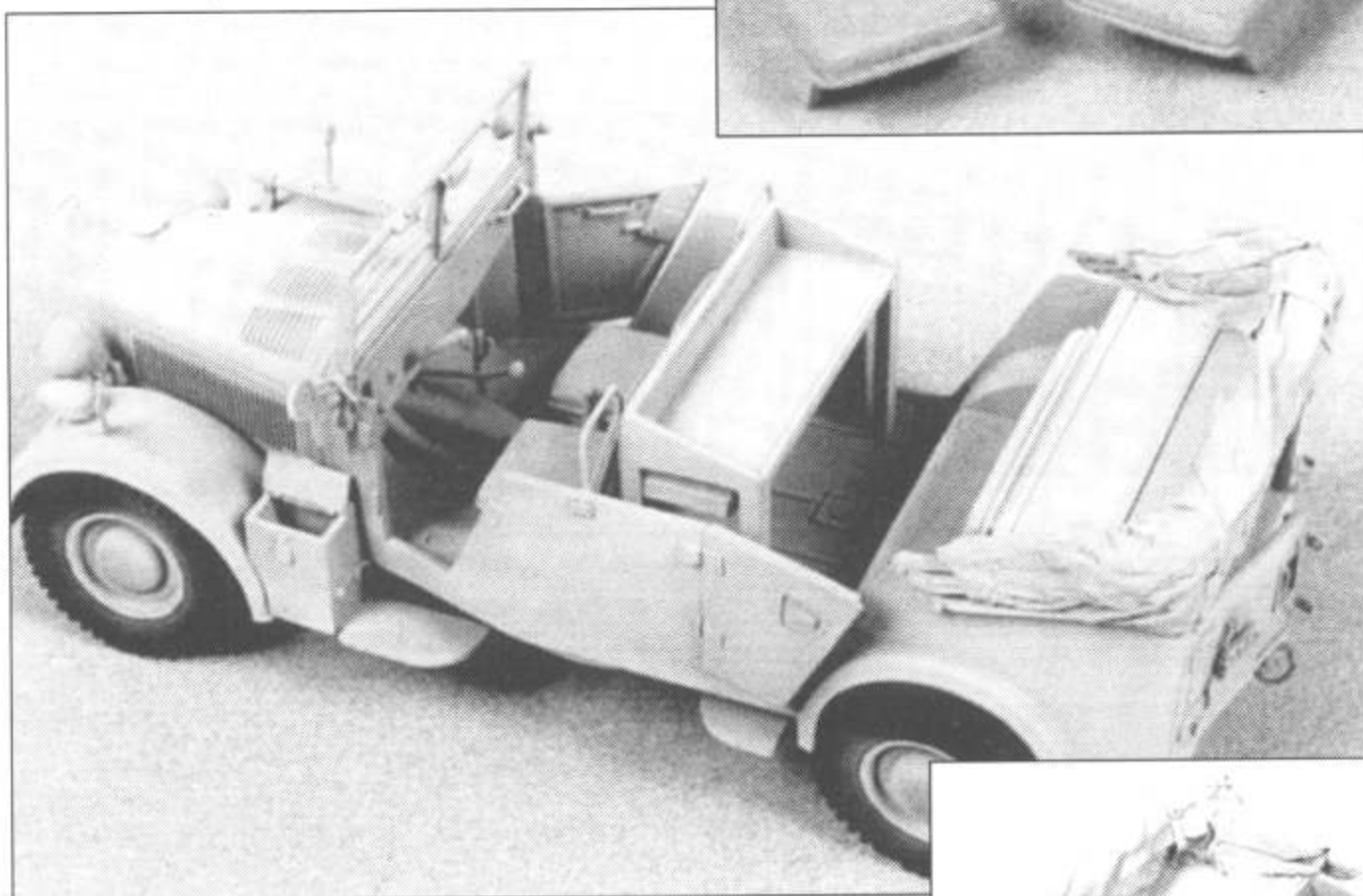


Пол кабины. Обратите внимание на детализовку пола узкими полосками пластика.



Новые самодельные передние сиденья и рабочий стол Роммеля.

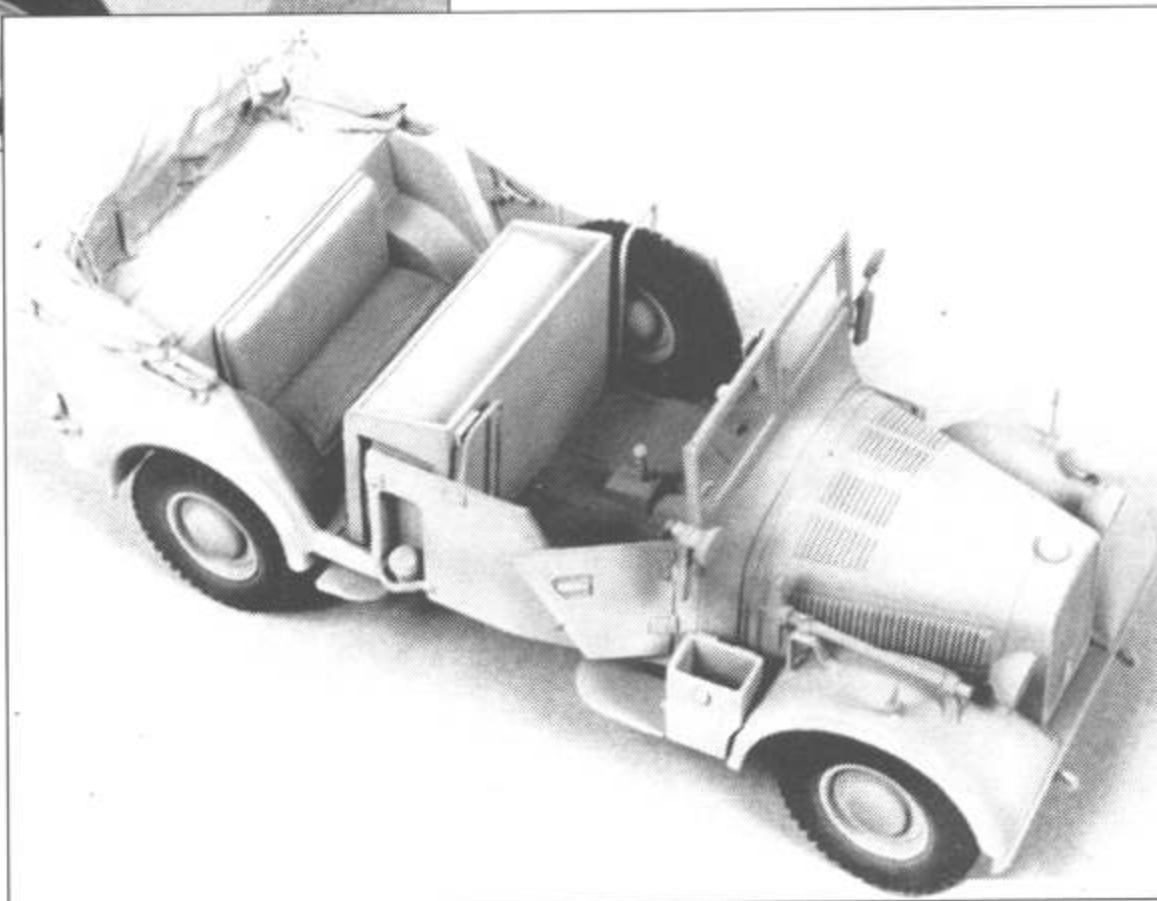
Два снимка интерьера готовой модели. Заднее сиденье изготовлено самостоятельно. По левому борту установлено запасное колесо.

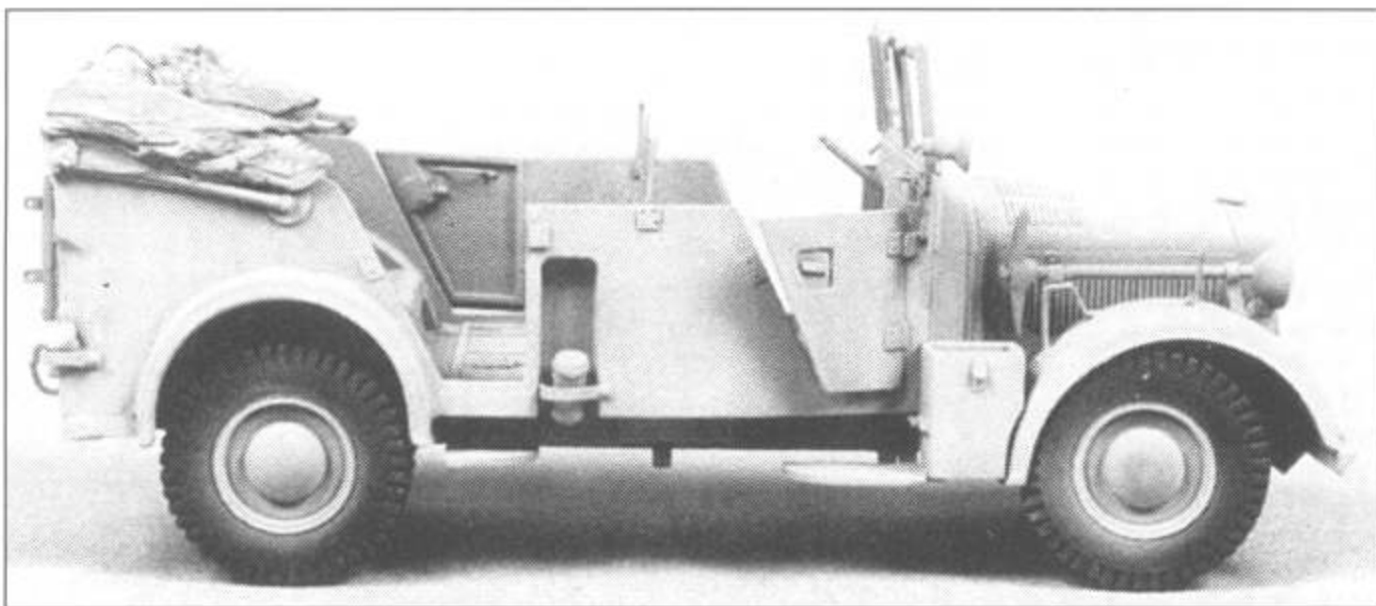


Трансформация
Хорьха Kfz.15 в Kfz.16

Корпус

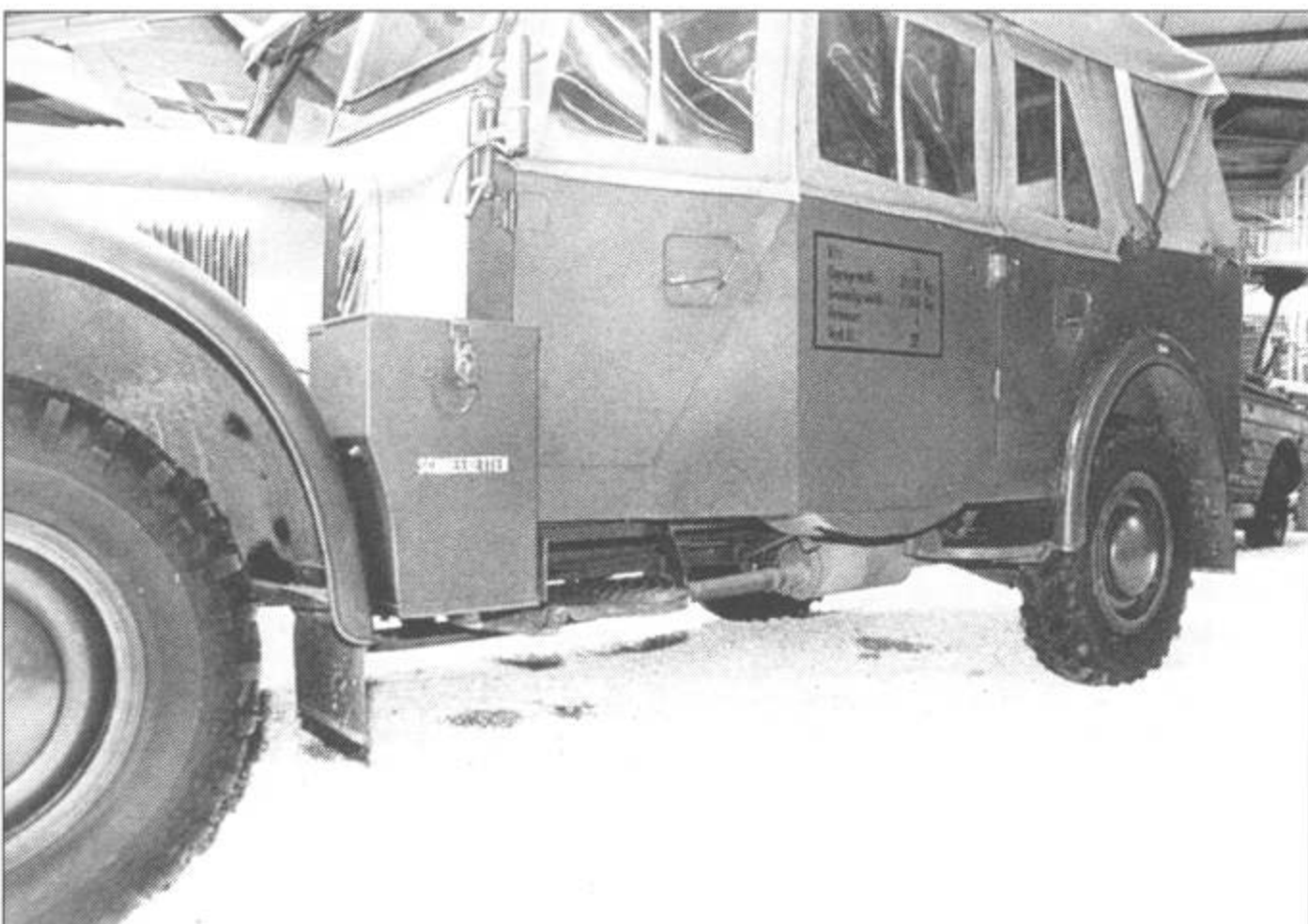
Сначала деталь 10 на уровне трансмиссии (2,9 см от переднего края) отрезается – надо делать новый пол. Новый пол вырезается из пластика толщиной 1 мм согласно рисунку 1 (FIG. 1). В задней части корпуса пол отрезается и приподнимется на 4 мм выше основной части. За шаблон можно взять пол модели, вся разница – в наличии «ступеньки». Важно не повредить гравировку по углам и лючок италовского пола (FIG.2). Борты вырезаны из 1-мм листового пластика по рисункам (FIG.4, 5). Деталь 14 нужно заменить на деталь 5.

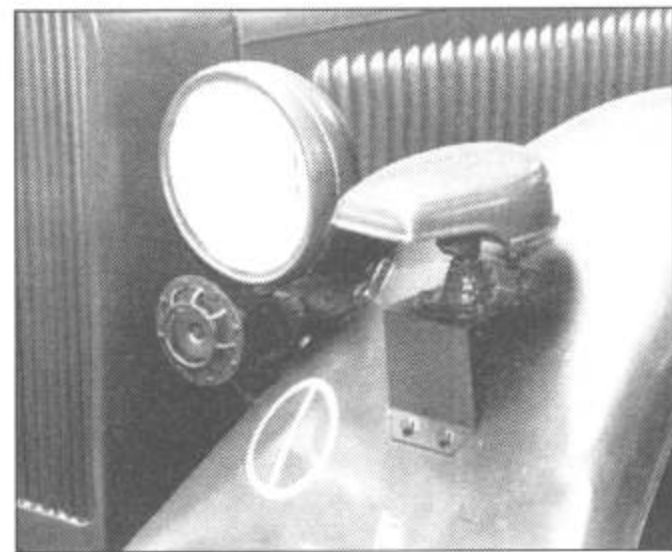




Сделанная в Северной Африке фотография датирована маем 1941 г. Роммель разговаривает с каким-то бойцом. Качество снимка – великолепное. Опять хорошо различимы детали Хорьха: петли дверцы, ручка, инструментальный ящик, небольшой прожектор, индикатор положения передних колес, дворники на ветровом стекле. Обратите внимание на крепление тента к раме ветрового стекла.

Хорьх Kfz. 16 из музея в Синсхейме. Фотографии данного экспоната очень помогли в работе над моделью.





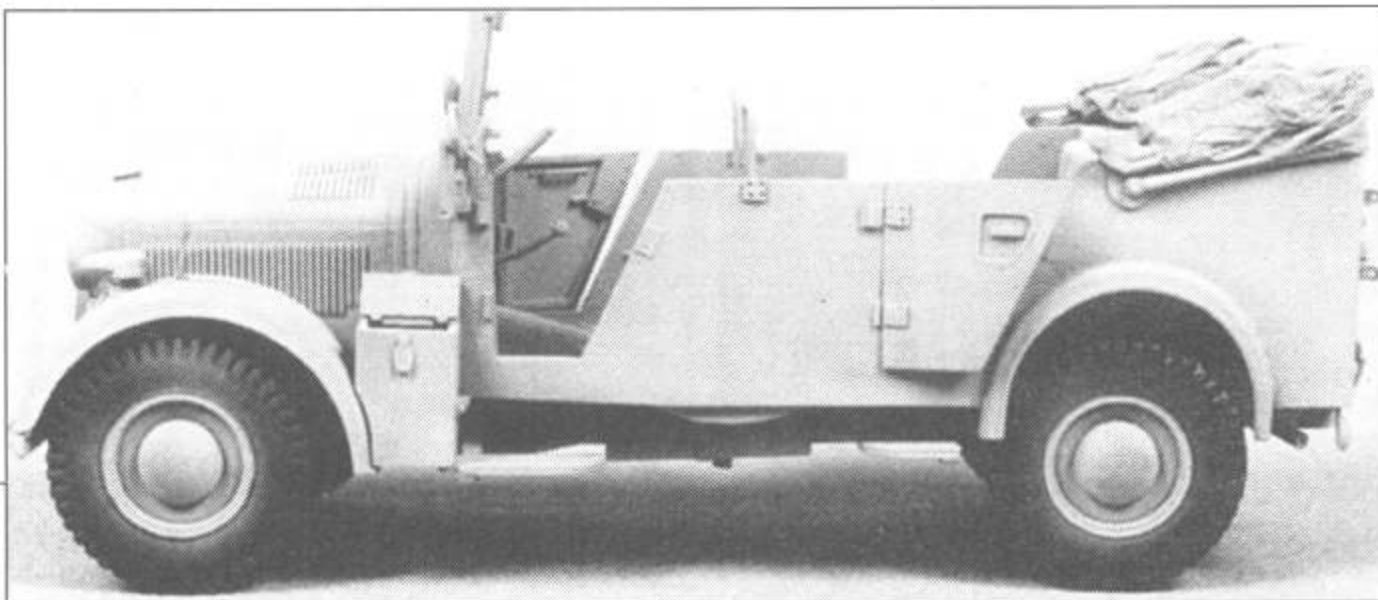
Крупный план передней части левого крыла – обычная фара и фара Нотек. Ниже фары закреплён клаксон.

Левый борт передней части машины, хорошо видны вентиляционные жалюзи капота. На крыле установлена фара Нотек. Маркировка на борту автомобиля нанесена совершенно не правильно. Это Хорьх Кфз.16, а не Хорьх Кфз.15! Ниже обозначения машины приведены масса пустого автомобиля, масса полезной нагрузки, количество пассажиров.



Вид слева на собранную, но неокрашенную модель.

Роммель в Хорьхе, Северная Африка, февраль 1942 г. За рулем сидит итальянский офицер. На снимке слева видна группа итальянских солдат, окруживших танк Pz.Kpfw. III.

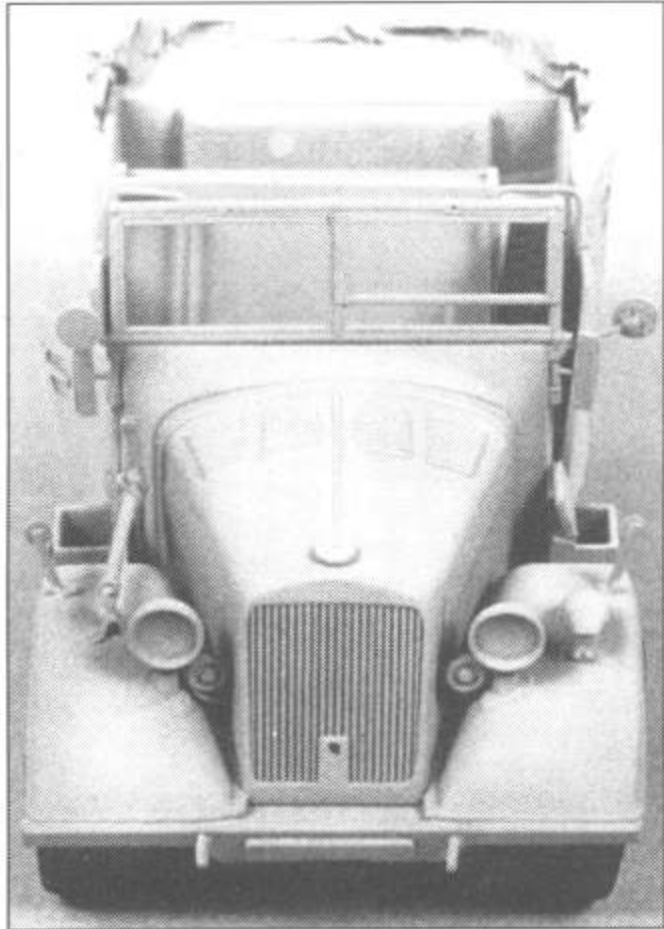




Левый передний угол кабины. Видны зеркало заднего вида и указатель положения передних колес.



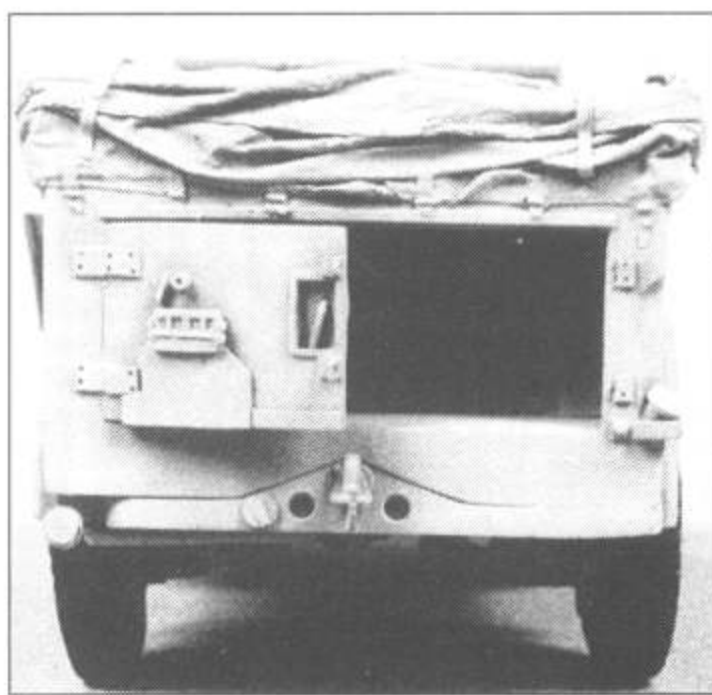
Передняя часть Хорьха. Видны головки болтов крепления бампера. Двух болтов в центре бампера не хватает. Ветровое стекло шофера приоткрыто.



Передняя часть модели.



Итальянцы сделали Хорьх очень точно. Сравните с фотоснимком настоящего автомобиля.

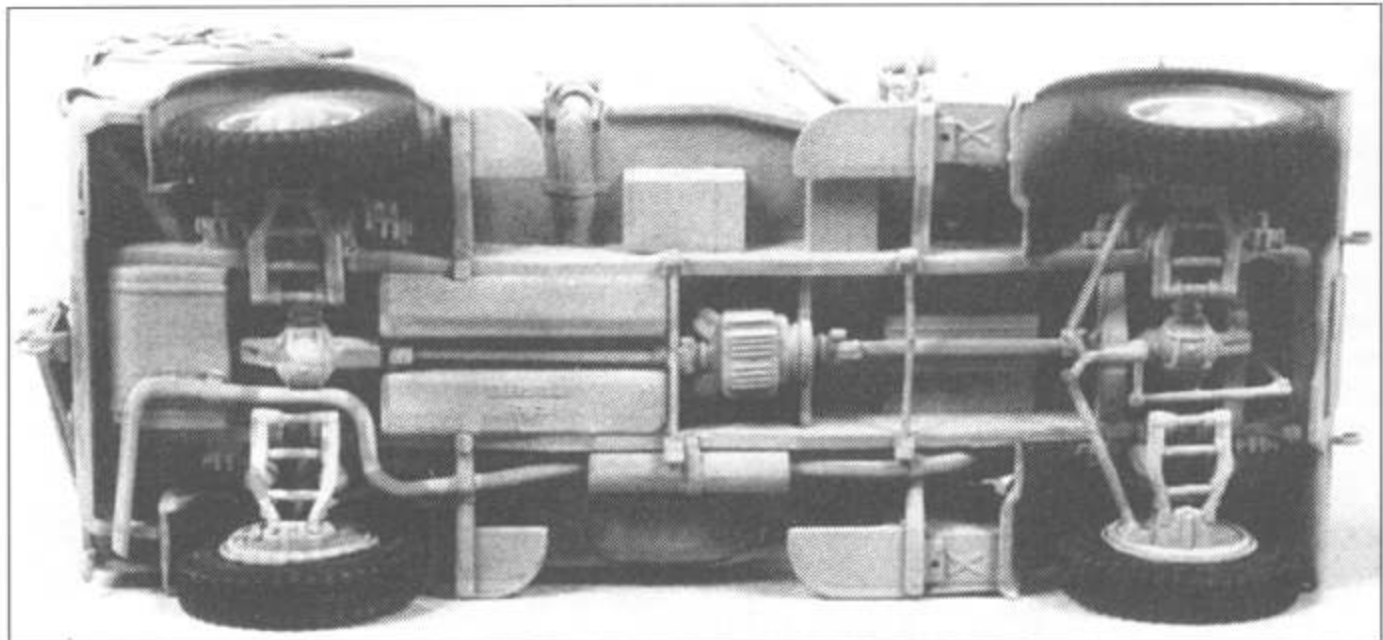


Доработанная корма модели. Одна створка дверцы сделана открытой.

Задняя часть корпуса
Петли дверей вырезаются из листового пластика, размеры петель 2x2 мм. На левую заднюю дверь добавлена ручка, сделанная из пластикового стержня. Конвойный подфарник и табличка номерного знака подо-

браны среди остатков от старых моделей. Правая сторона детали 43 на 2 мм выше, чем должно. Борты приклеены к днищу без дверей, стыки прошпаклеваны и зачищены.
Новые двери вырезаны из листового пластика. Изнутри двери детализированы полосками тонкого пластика. Замки и ручки

выполнены из медной проволоки. Внешние ручки можно срезать с дверок италовской модели и приклеить к новым дверям.
Заготовки новых сидений вырезаны из листового пластика, чертежики – см. FIG.7. Фотоснимки модели в процессе сборки помогут вам в работе, если вы конечно за нее возьметесь. Стол в задней части делается по чертежу FIG.5. Заново изготовлен крепеж



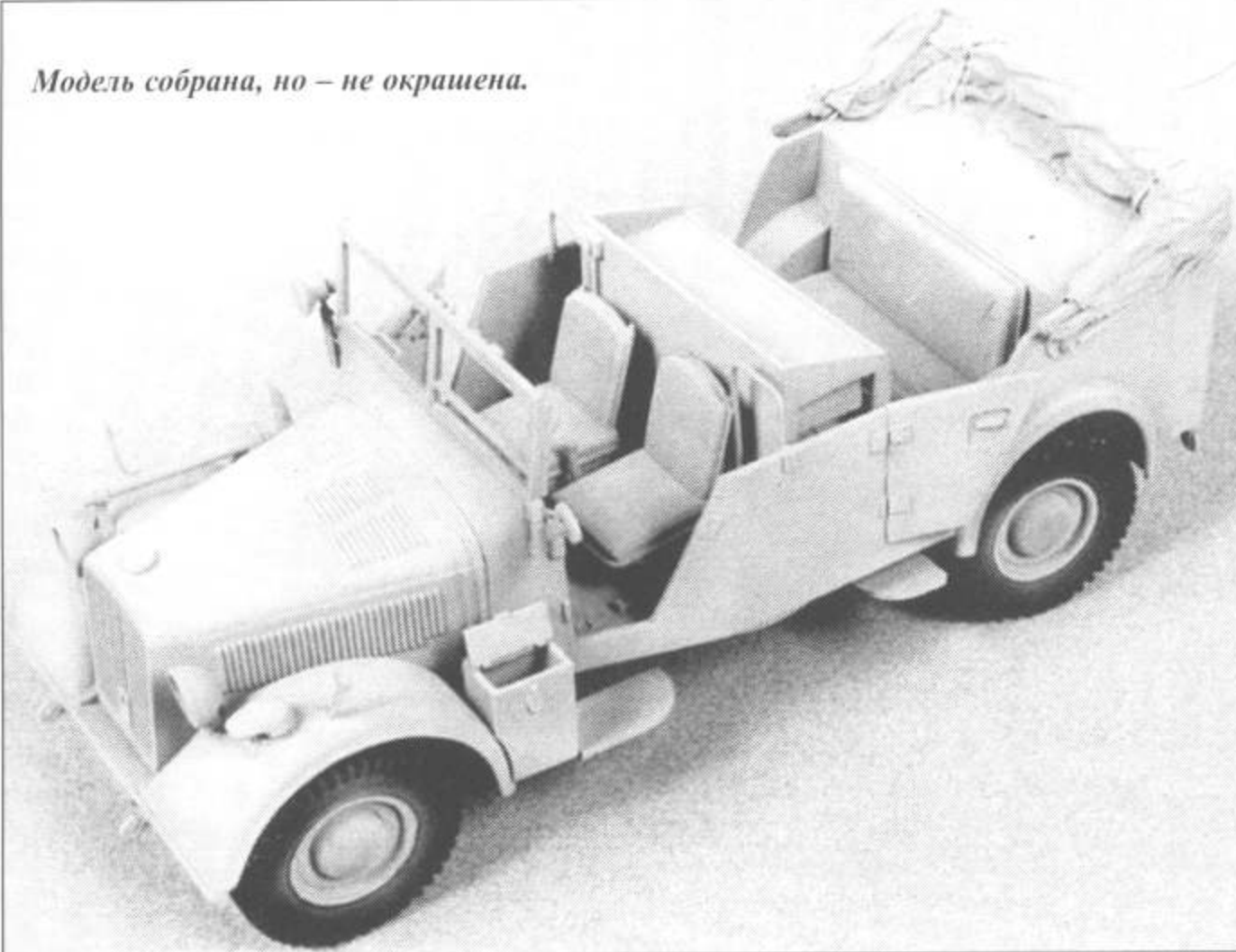


Задняя часть правого борта машины и общий вид Хорьха Kfz. 16. Автомобиль реконструирован очень тщательно. Особое внимание уделено маркировке машины: тактические символы, номерной знак, эмблема 11-й танковой дивизии.

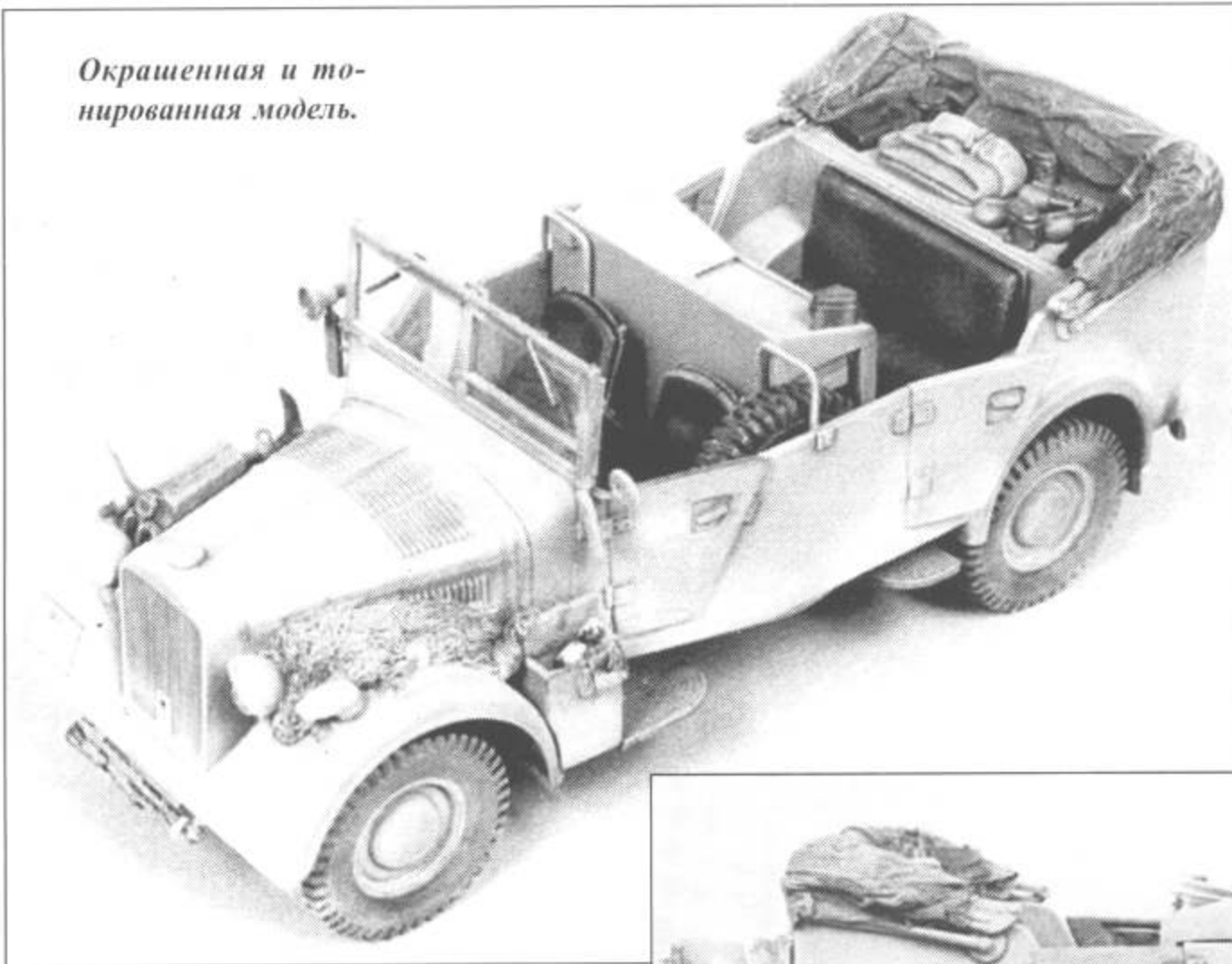
Северная Африка, май 1941 г. Эрвин Роммель вылез и сменил Хорьх на мобильный командный пункт на базе более тяжелого автомобиля. Это британская штабная машина, захваченная немцами как трофей. Роммель стоит в кабине Хорьха Kfz. 16. Лис Пустыне в своих путешествиях по Северной Африке использовал несколько Хорьхов. Обратите внимание на номер 20, написанный на передней двери. Этот Хорьх послужил прототипом модели.



Модель собрана, но – не окрашена.



Окрашенная и тонированная модель.



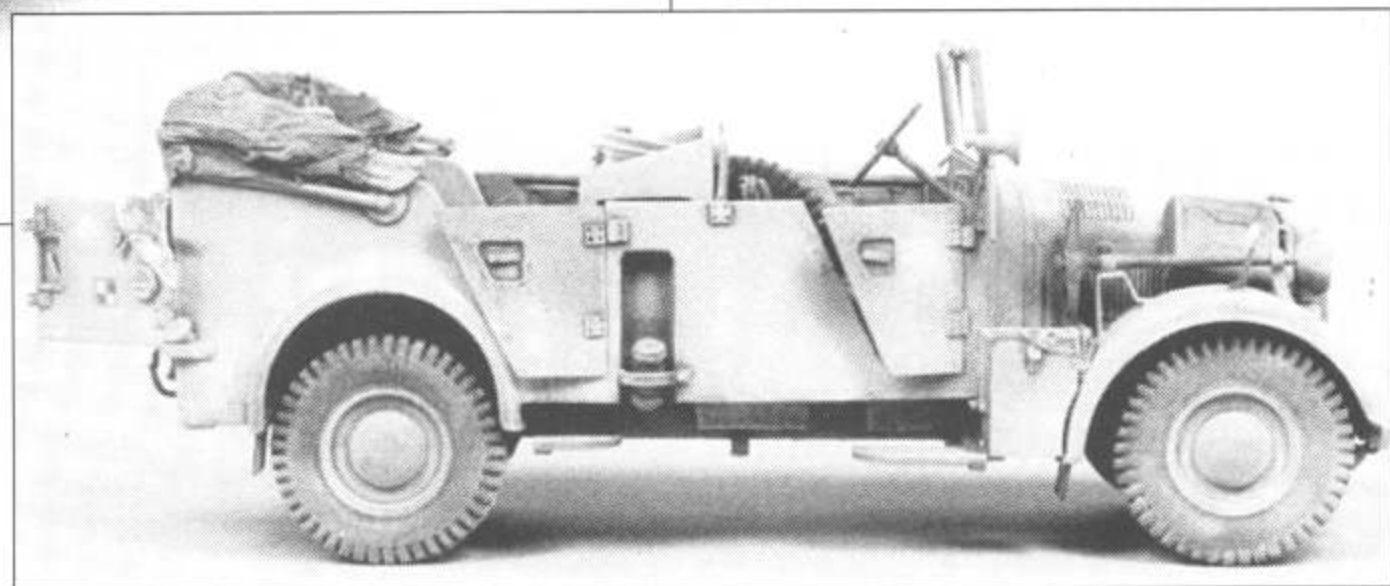
Базовый цвет окраски модели – эмаль Хамброл 93 Matt Desert Yellow с небольшой примесью эмали Хамброл 34. Окрашенная модель тонирована методом заливки смесью красок землистого цвета и жженой сиенны. Затем модель тонирована по технологии сухой кисти более светлым оттенком базового цвета.

Изначально настоящий Хорх был окрашен в серый стандартный цвет техники вермахта. В Африке машину перекрасили в песочный цвет, но местами из-под желтой краски выбивался серый цвет – царапины, отслоение верхнего слоя и т.д. Лушение на модели выполнено смесью красок Хамброл 33 и 29. В такой же цвет покрашен интерьер машины, тонированный затем методом сухой кисти краской Хамброл 29. Сиденья окрашены в цвет Хамброл 33 и тонированы жженой сиеной.

Эрвин Роммель использовал для передвижения по Пустыне за время своей карьеры в Северной Африке несколько машин:



В багажнике размещены различные аксессуары – канистра, маскировочная сеть...



Два снимка готовой модели. Тент изготовлен из пропитанной клеем ПВА бумаги.



запасных колес. Добавлены фартуки на задние крылья, размер фартуков – 7x8 мм. Поверх фартуков на крылья приклеены полоски тонкого пластика шириной 0,8 мм, на них – головки болтов.

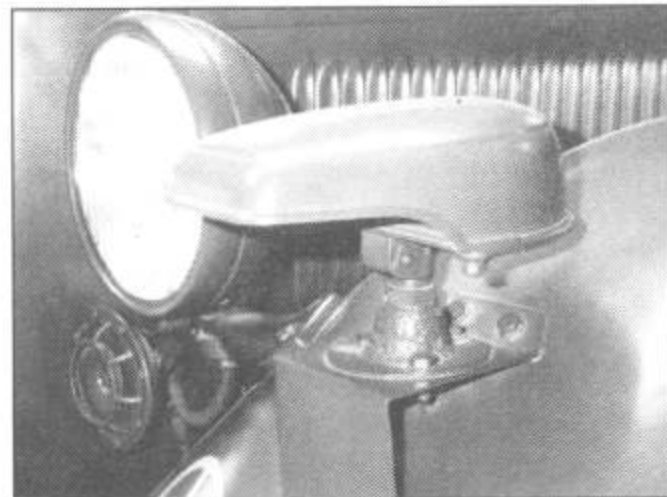
Колеса от Итала заменены на эпоксидные. Дворники на ветровое стекло выполнены из тонкой проволоки. Тент – пропитанная клеем ПВА туалетная бумага. Тент устанавливается после окраски, тонирования и маркировки модели.

Окраска и маркировка

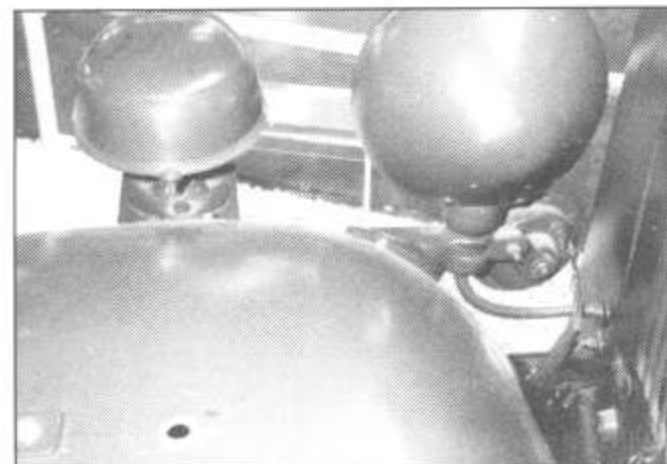
В Северной Африке краска на технике быстро выгорала под палящим солнцем, песчаные бури ускоряли эрозию металлических частей, поэтому африканские машины выглядели совершенно иначе по сравнению с техникой, которая эксплуатировалась в Европе.



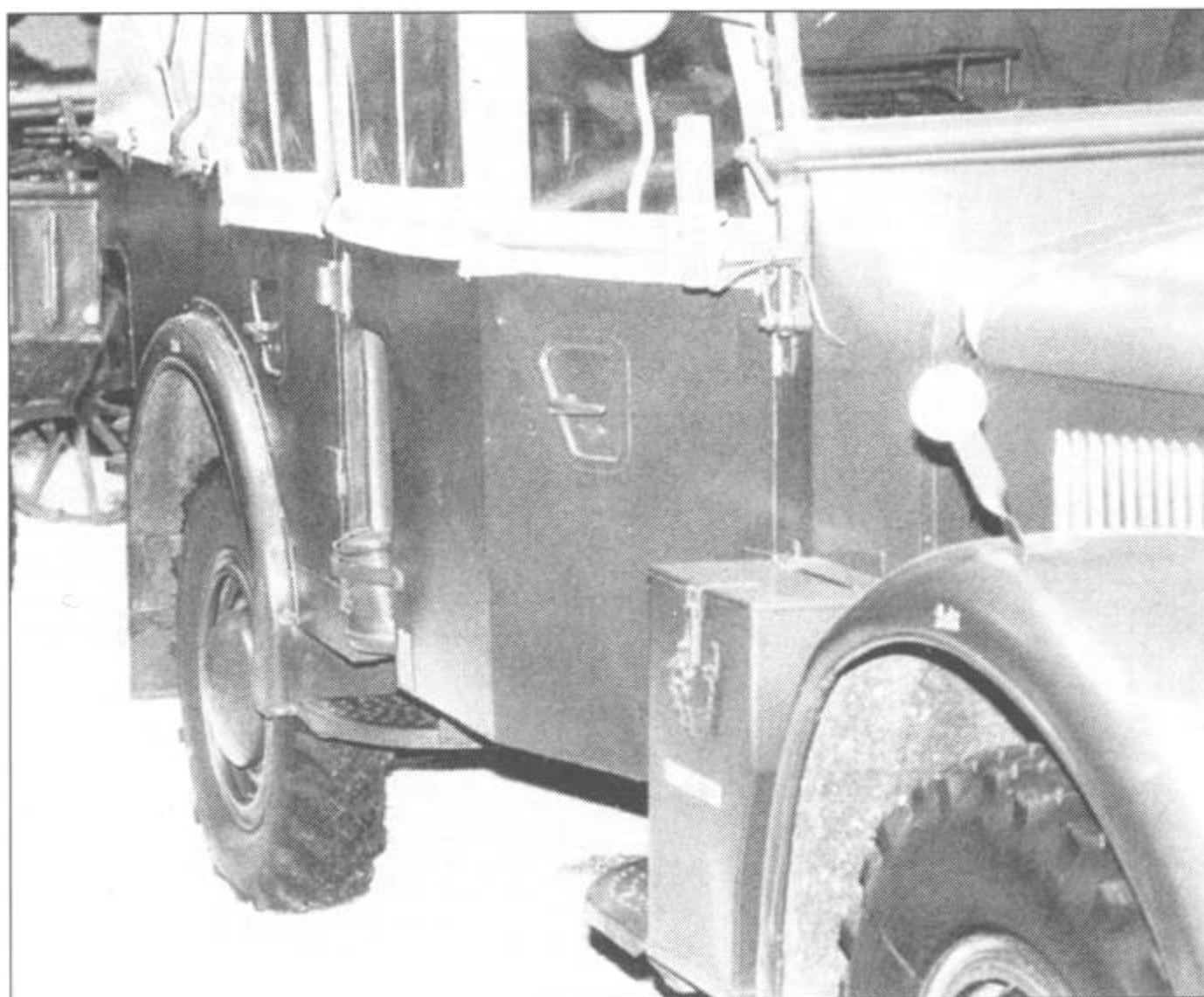
*Общий план диорамы «Роммель
посреди пальмового леса в Север-
ной Африке».*



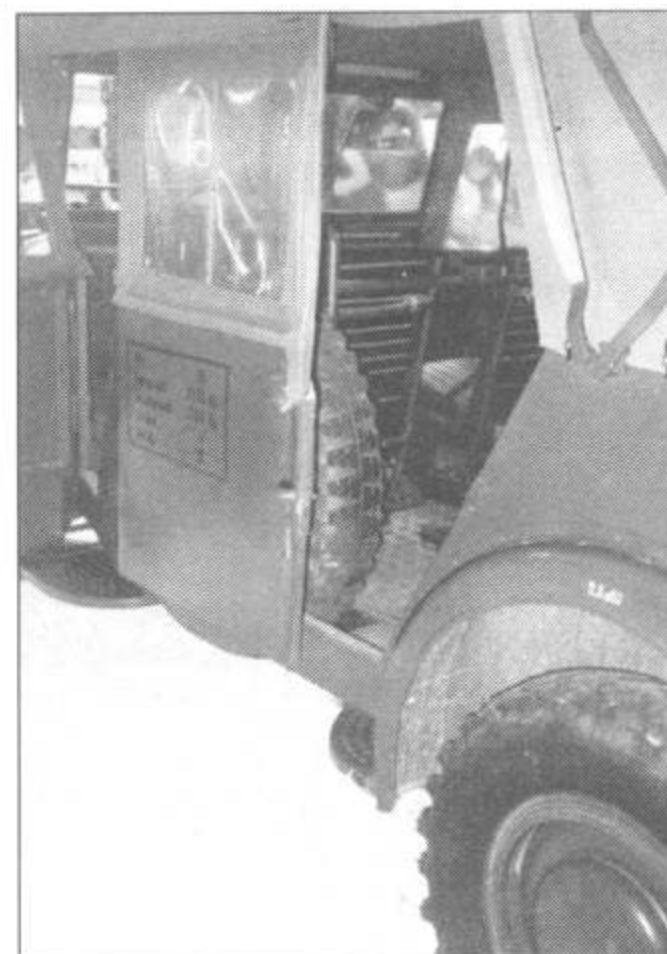
*Крупный план фары, фары Нотек и
клаксона.*



*Вид сзади на фару и фару Нотек. Хорошо
видно крепление фары Нотек. Обратите
внимание на электропроводку фары и
клаксона.*



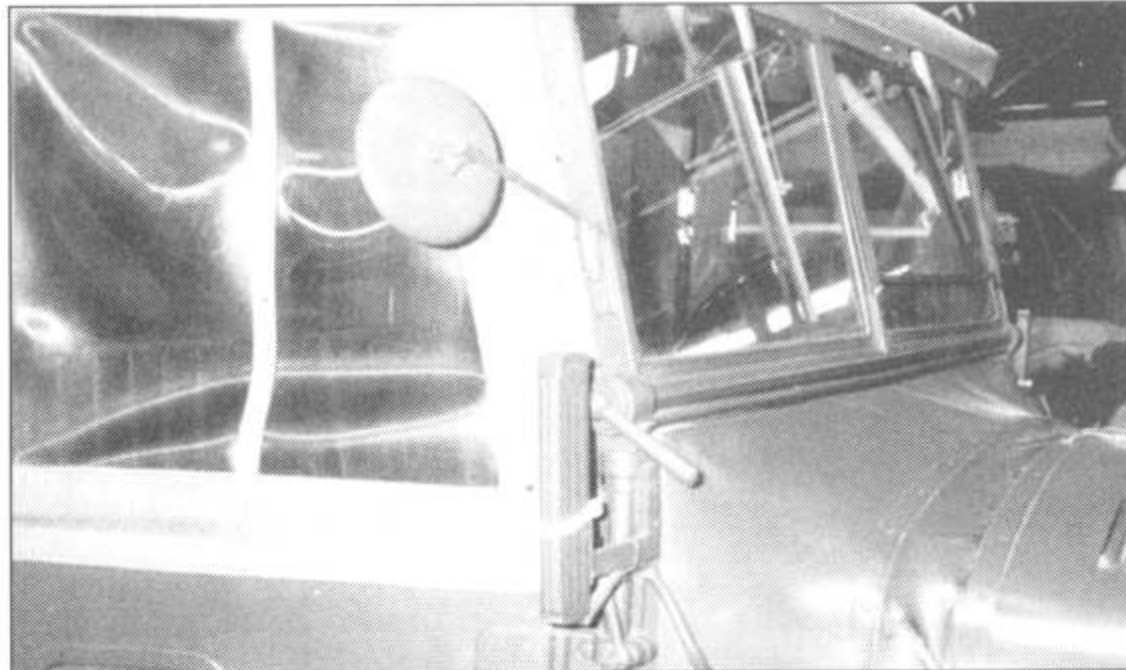
Правый борт Хорьха. На крыле установлен габаритный индикатор.



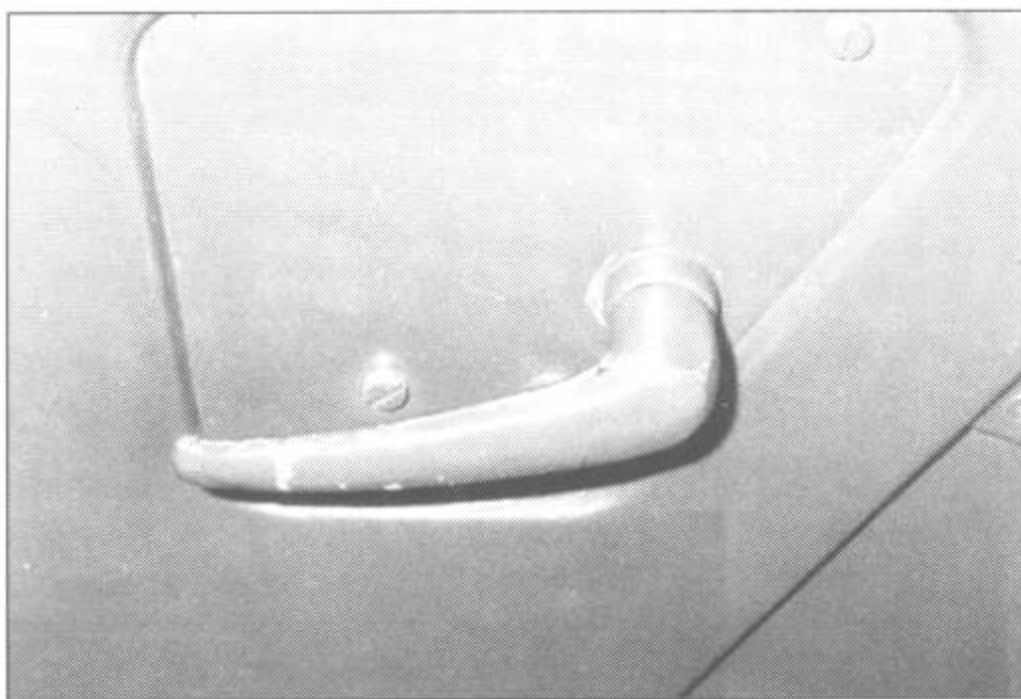
*При снятой двери в кабине просматри-
вается запасное колесо.*



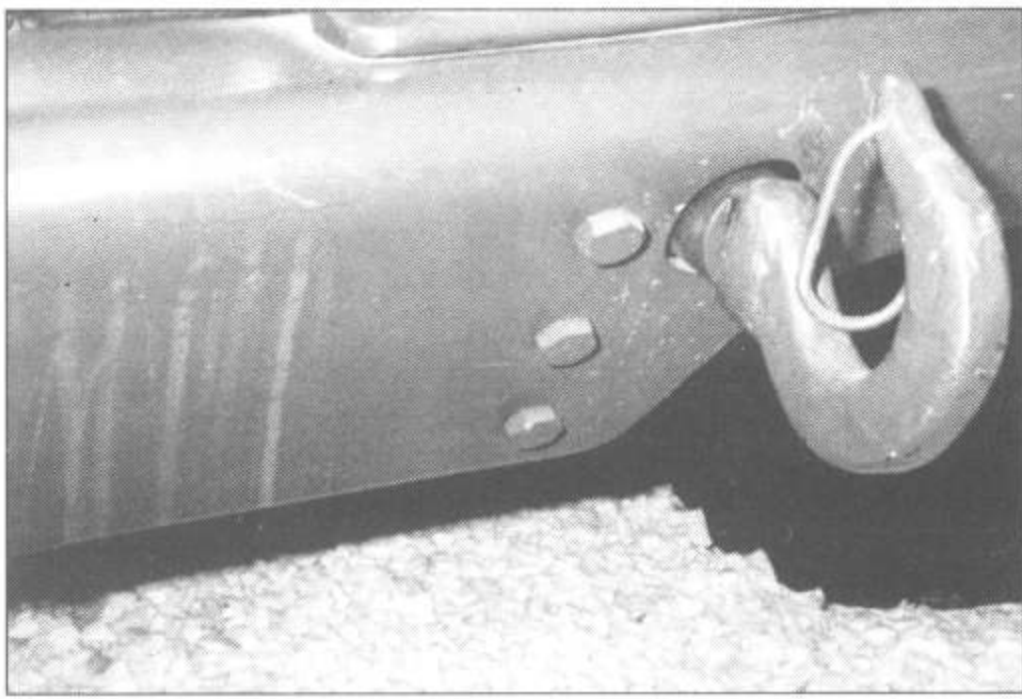
*Левый нижний задний угол корпуса Хорьха. Бросается в гла-
за выхлопная труба. Фартук крепится к крылу винтами.*



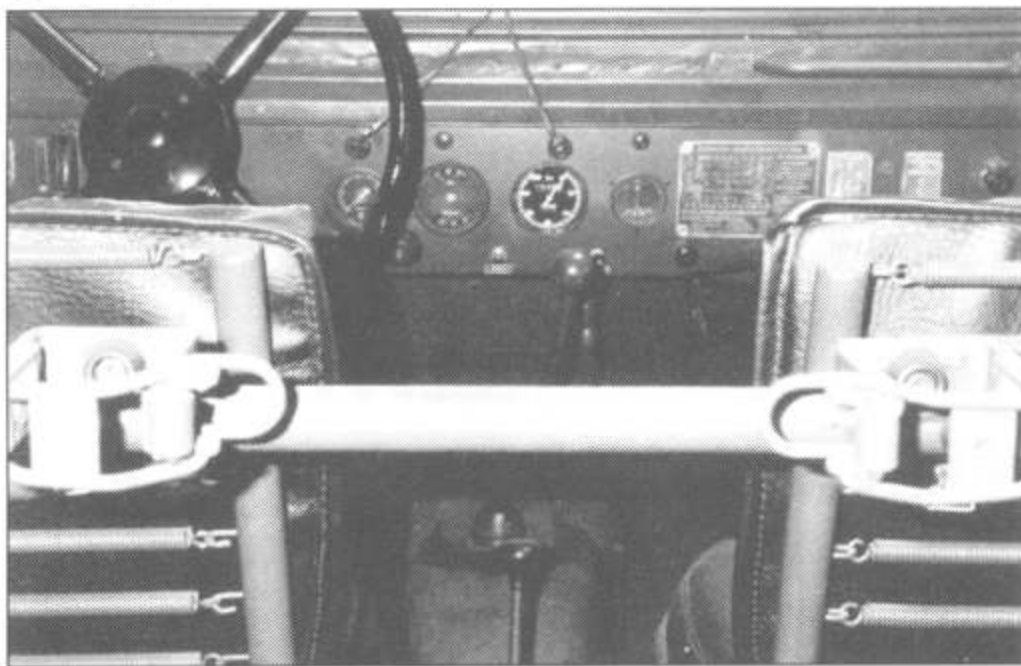
*Правый передний угол кабины Хорьха. Второй зеркало заднего вида ус-
тановлено ошибочно.*



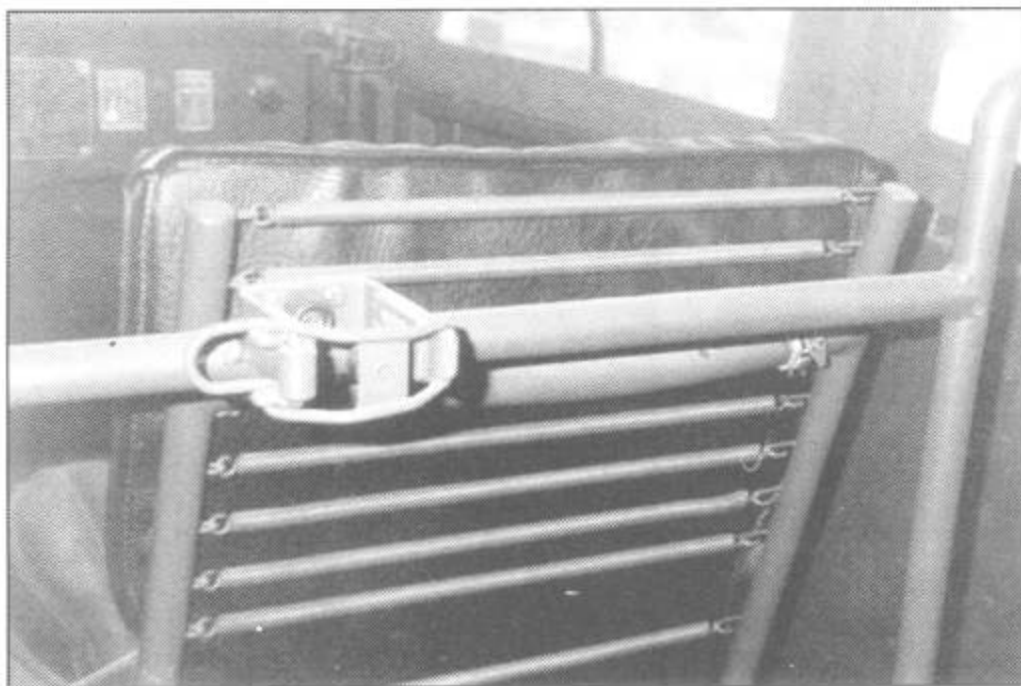
Ручка двери.



Передний бампер и буксирный крюк.



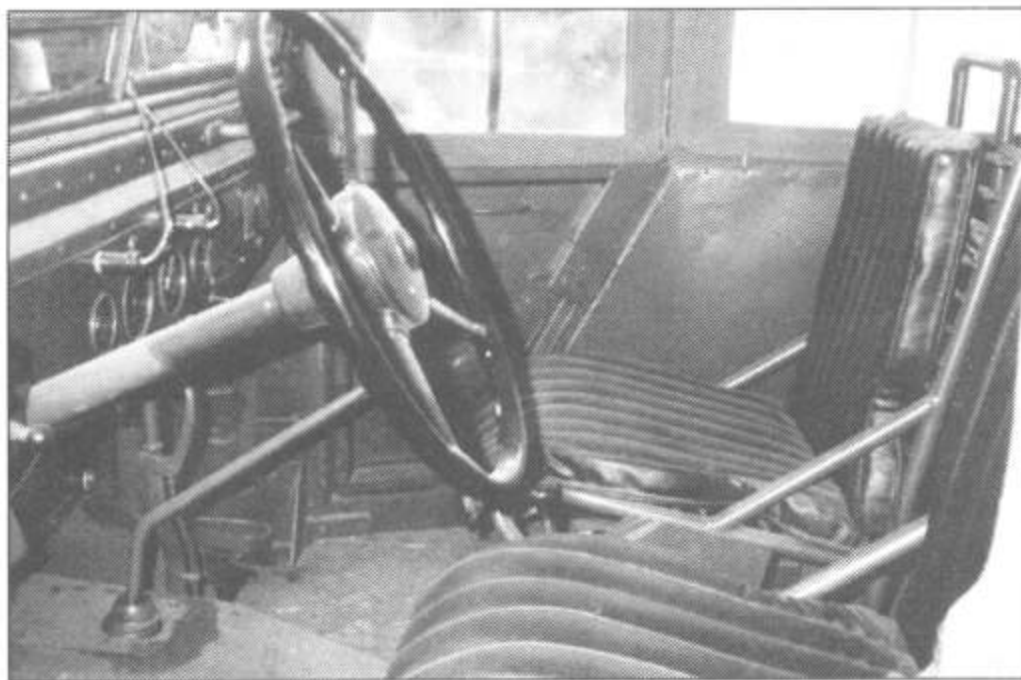
Вид интерьера спереди назад. Обратите внимание на спинку заднего сиденья.



Два снимка задних поверхностей передних сидений. Хорошо видны рамы из металлических труб. На трубе закреплено гнездо для оружия.



Приборная доска и рычаг переключения передач. Внизу видны педали газа и тормоза. Правее приборов закреплены две таблички. Таблица побольше изображает элементы ходовой части.



Место шофера.

Kfz.15 и Kfz. 16. Машины имели разные номера и были приписаны к различным частям. Известны фотоснимки Роммеля в автомобиле Kfz.16 из 15-й панцердивизии с номерным знаком WH 919659. Эмблема нанесена на левом крыле, правой двери и снаружи задней стенки кузова. На передней двери белой краской написан номер «20». Пальма со свастики, эмблема корпуса «Африка», нанесена на правое крыло и на левую дверь задней стенки кузова.

Эта машина послужила прототипом модели. Номерной знак – сухая декаль фирмы ADV. Номер 20 – сухая декаль фирмы Месапогота. Пальма – сухая декаль от Верлиндена (можно взять декали фирмы Archer).

В заключение имитирована запыленность модели – произведена тонировка пастелями цвета охры, желтого, белого и серого цветов.



Крупный план запасного колеса.



За правым и левым крылом установлены ящики для хранения одеваемых в гололед на колеса цепей.

Фигуры

Фигурка Эрвина Роммеля – от фирмы Warriors, качество ее просто великолепное. Поверх белой базовой окраски фигурка покрыта краской Хамброл 85 Satin Black. Красные отвороты – смесь эмали Хамброл 60, масляной краски красный кадмий и масляной краски желтая аврора.

Пуговицы – золото, Хамброл 16. Обувь окрашена в сатиновый черный цвет. Полевая фуражка – Хамброл 86 + Хамброл 111. Козырек поверх черной матовой краски покрыт глянцевым лаком. Обувь и низ шинели тонированы пастелью. Фигурки солдат – Верлинден и МК35.

Для окраски солдат использовались следующие краски:

Шинель – Хамброл 116, тонирование сухой кистью красками Хамброл 111+94+34

Брюки, кепи – Хамброл 29 +94, тонирование сухой кистью красками Хамброл 29+94+34

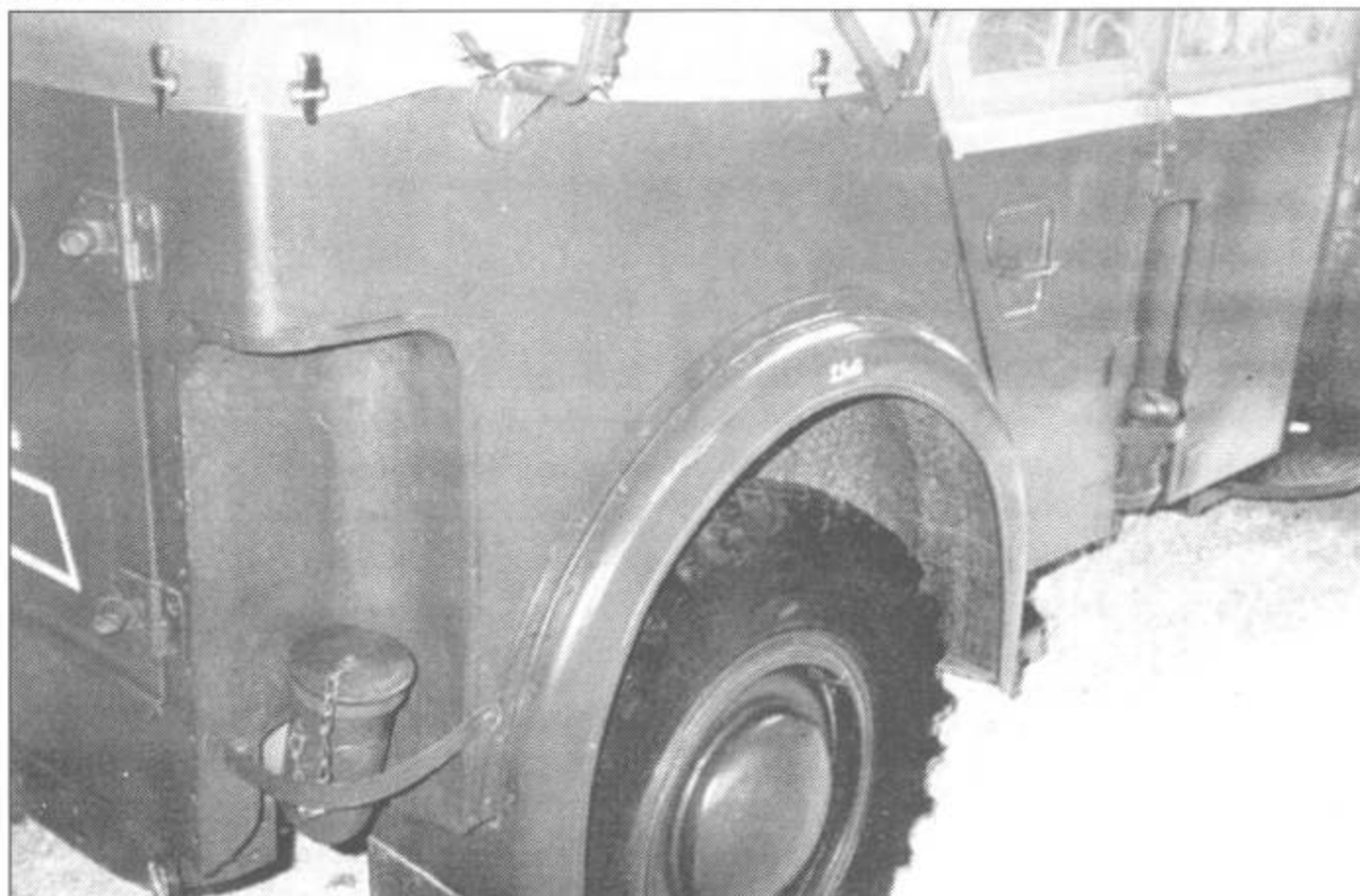
Амуниция – Хамброл 159+29+34

Диорама

Основание диорамы совсем невелико – 35 см длиной и 20 см шириной. Исковерканный под пустыню кусок пенопласта приклеен к фанерному основанию толщиной 20



Правый борт. В тенге – пластиковые стекла, они сменили стеклянные на машинах позднего выпуска.



Хорьх Кфz.16 был по размерам значительно больше Хорьха Кфz. 15. На переднем плане – заливочная горловина топливного бака.



Корма Хорьха Кфz.16 отличалась от кормы кузова Хорьха Кфz.15. Так у 16-й модели в задней стенке сделаны две двери, а у Кфz.15 была одна дверь.



Автомобиль Auto-Union Horch Kfz. 70 одного из подразделений люфтваффе. На правом крыле нанесена эмблема корпуса Африка, а также на задней дверце кузова. Фары закрыты светомаскировочными насадками. На бампере видны цепи и буксирный трос. Лобовое стекло закрыто тентом.

мм. Поверхность пенопласта промазана тонким слоем состава Polyfilla. По не застывшему составу рассеян мелкодисперсный песок. Засохшая поверхность окрашена эмалью Хамброл 93+34 и тонирована пастелью.

Оазис имитируют пальмы от Верлиндена. Деревья окрашены эмалью Хамброл 29. Тонированы методом заливки эмалью Хамброл 34 и высветлены сухой кистью красками Хамброл 29, 34. Листья – Хамброл 30 и Хамброл 99.

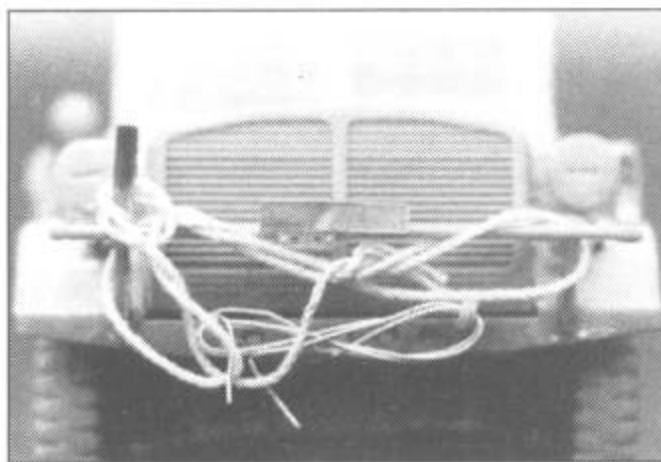
Вода имитирована глицерином.

Auto-Union-Horch тип 1A Kfz.69

Автомобиль Хорьх 1А появился в результате принятия в середине 30-х годов программы стандартизации автотехники вермахта. Автомобили в 1937-1940 г.г. выпускала фирма Auto-Union-Horch. Машины оснащались V-образным 8-цилиндровым двигателем. Военное обозначение автомобиля получил следующее – Kfz.69. Использовались они всю войну и на всех фронтах.

Модель Тамии

Тамия выпускает две модели Хорьха: собственно автомобиль и автомобиль с зениткой Flak 38 (Kfz.81). Пресс-формы обеих моделей разработаны в конце 60-х годов, но качество отливок остается на высоком уровне. Тамия периодически улучшала исходные пресс-формы, поэтому сегодня отливки стали даже лучше, чем были изначально.



Хорошо виден бампер модели, работа над ним еще не завершена.

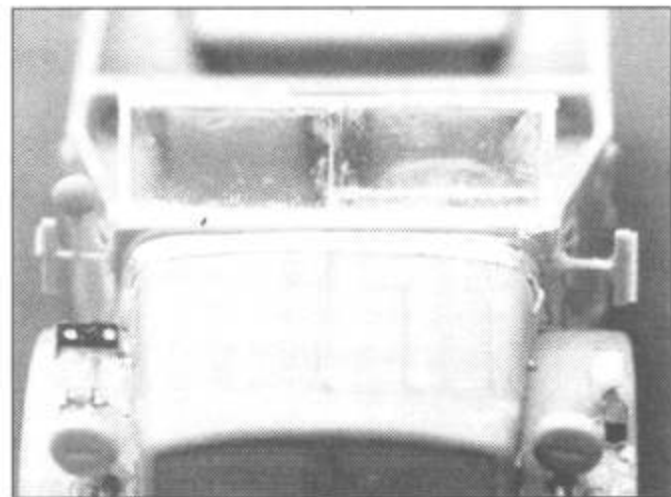
но. В плане улучшения детализировки, к модели необходимо добавить совсем немного.

Отливки модели совсем не наводят на мысли о древности пресс-формы, хотя конечно уступают последним новинкам Тамии. Низкий уровень исполнения мелких деталей проблемы не представляет, поскольку выпускается достаточное количество конверсионных наборов к этой модели. Можно также сделать новые детали и самому. Это – не сложно.

Сборка

Путем вести сборку согласно инструкции. Шаг 1

Сборка нижней части шасси. Сложности не представляет. Рекомендуется уменьшить толщину буксирных крюков (детали B5). В деталях B17 и B18 надо вырезать квадратные отверстия под домкрат. Контур отверстий намечается сверлом небольшого диаметра, а затем прорезается модельным ножом.



Рама лобового стекла выполнена из полосок листового пластика по детали модели, которая использовалась как шаблон.

При приклейке правого буксирного крюка (деталь B12) свертесь с фотографиями реальной машины.

Шаг 2 и 3

Сборка переднего и заднего мостов. Обратите внимание – данная модель Хорьха была полноприводной. Фартуки (детали C18) сделаны очень грубо, лучше их не использовать, тем более, что на многих машинах они вообще отсутствовали. Если есть желание снабдить модель фартуками, то сделать их можно из бумаги или очень тонкого листового пластика. В выхлопной трубе (деталь A15) перед монтажом надо высверлить отверстие.

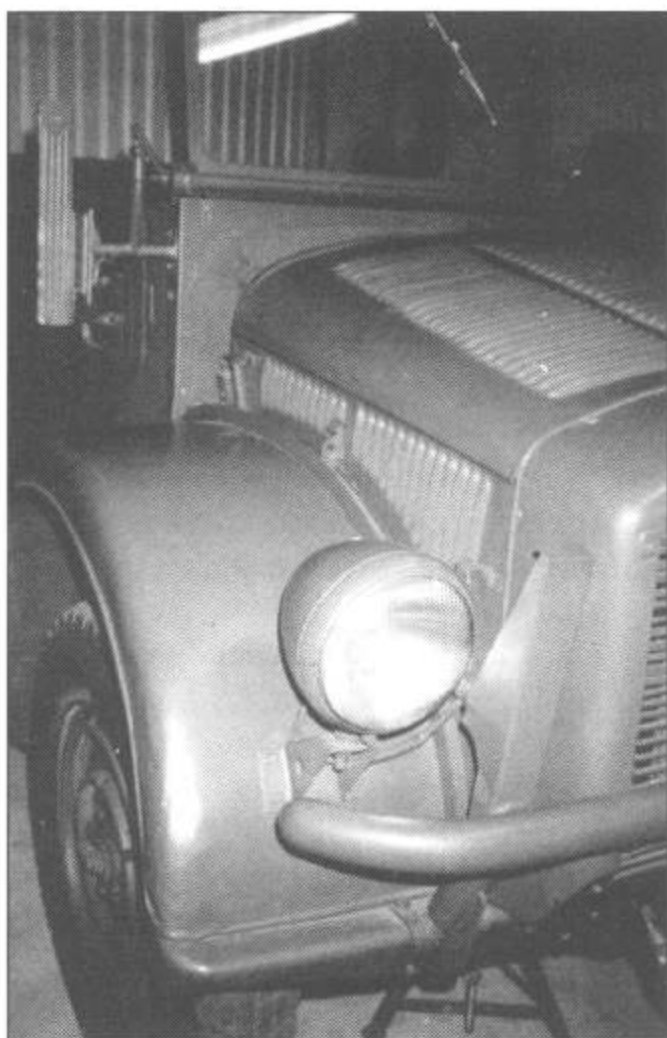
Шаг 4

Сборка колес, основных и запасных. На некоторых машинах запасные колеса устанавливались не снаружи, а внутри машины.

После сборки торцы пневматиков обрабатываются шкуркой средней зернистости,



Радиомашинa Хорьх Kfz. 23 подразделения люфтваффе, приданного 15-й дивизии. Хорошо виден трубчатый бампер с номерным знаком.



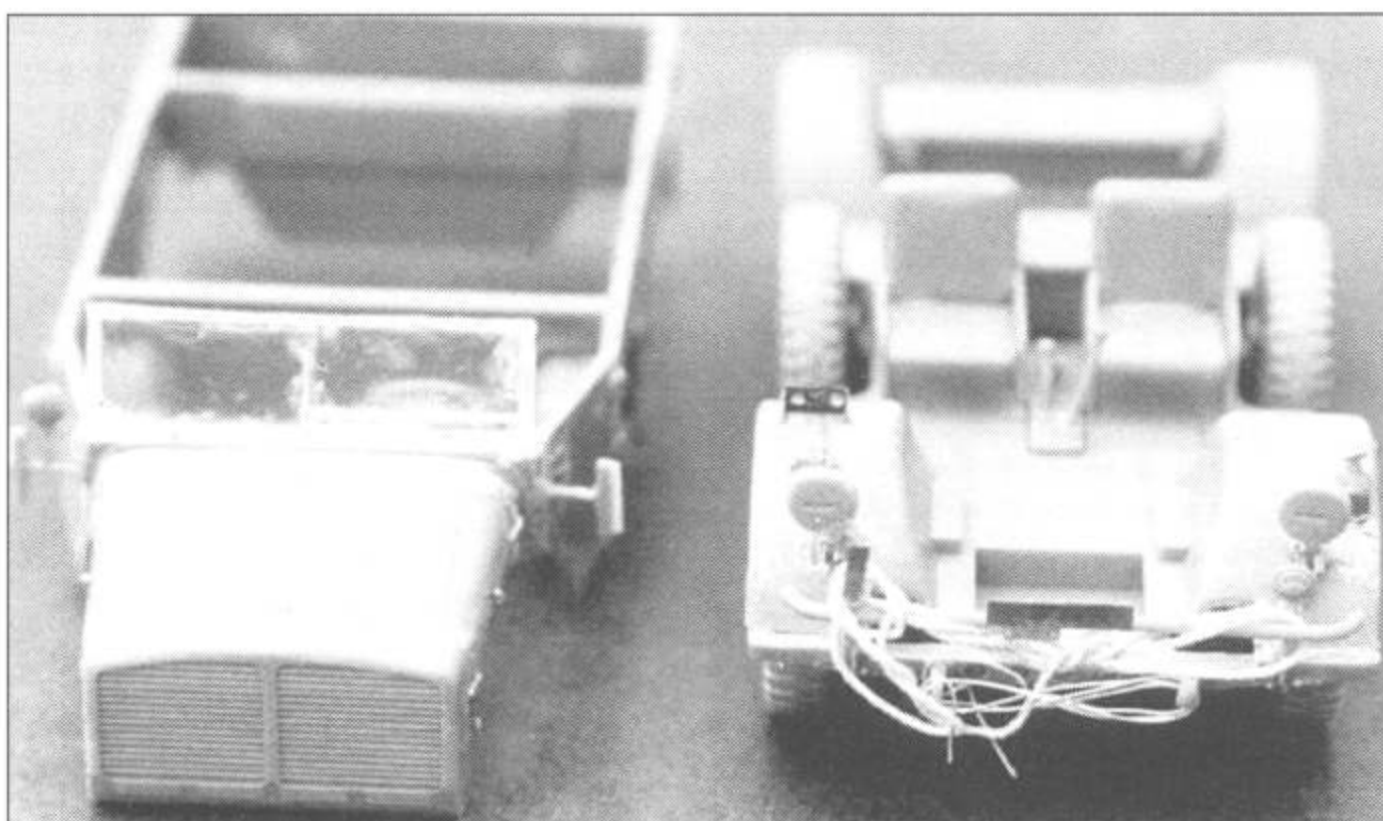
Крупный план правого крыла с фарой и кронштейном фары.



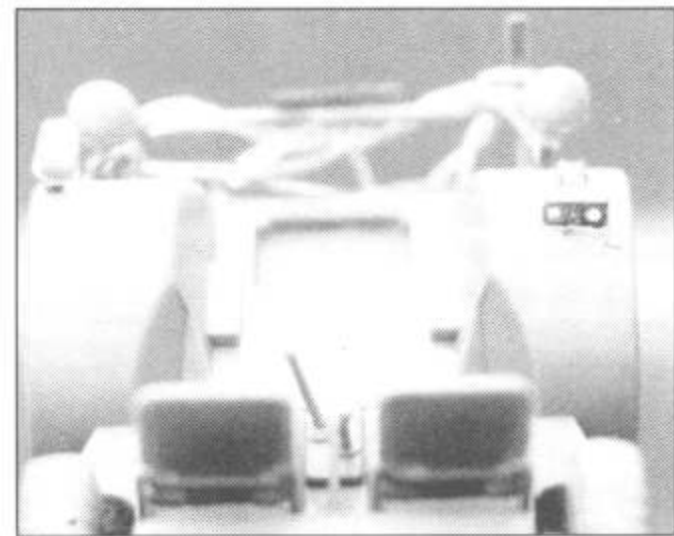
Хорьх Kfz. 70 из коллекции музея в Кобленце. Машина окрашена в желто-песочный цвет, но не нанесена маркировка.

но – не увлекайтесь. Не помешает добавить ниппели в обода. В ободах высверливаются неглубокие отверстия, в которые вклеиваются короткие отрезки тянутого литника или медной проволоки.

Правильно выберите нужный для данной модели обод из трех, которые дает Тамия.



Кузов и шасси модели в сборе.



Работа по доработке модели началась. Запаяны отверстия в крыльях под габаритные индикаторы и отверстия под фары. Кронштейны сделаны очень грубо и заменены фототравленными деталями.



Хорьх Kfz. 69 панцергренадерской дивизии «Великая Германия». Обратите внимание буквы WH на крыле. Края крыльев окрашены в белый цвет. На бампере намотаны трос и цепи.

Шаг 5 и 6

Приклеиваются тяги поворота колес и амортизаторы, по четыре на каждую ось – машина была комфортабельной.

Шаг 7

Сборка решетки облицовки радиатора и монтаж буксирных крюков. На деталь A18 приклеены сделанные из фольги желобки для стока дождевой воды.

Шаг 8

Сборка фар, установка габаритных индикаторов, фары Нотек и клаксона. Все эти элементы необходимо заменить, поскольку выполнены они весьма и весьма примитивно, особенно клаксон и фара Нотек. Рычаги, детали C28 и C30, перед монтажом надо сделать потоньше. Не забудьте про подставку для фары Нотек.

Шаг 9

Завершение сборки задней части – установка прямоугольной детали к детали C8. Сиденье, деталь C16, должно тесно примыкать к детали C13, используйте листовой пластик для заделки щели.

Затем устанавливаются запасные колеса. Перед монтажом надо уменьшить толщину обоих передних буксирных крюков. На деталь A16 приклеиваются фототравленные крепления для регистрационного знака и лопаты. Не спешите приклеивать кузов к раме, хотя это и советует сделать инструкция.

Шаг 10

Сборка передних и заднего сидений. Не собирайте рамы лобового стекла. Приклеиваются указатели положения передних колес, детали A11 и A12. Зеркало заднего обзора сделано самостоятельно.

Срежьте ручки с дверей и замените их выполненными из медной проволоки. На Хорьхах порой двери снимали вообще.

Шаг 11

Фигурки, вложенные в набор, не используются. Больно хреново сделаны.

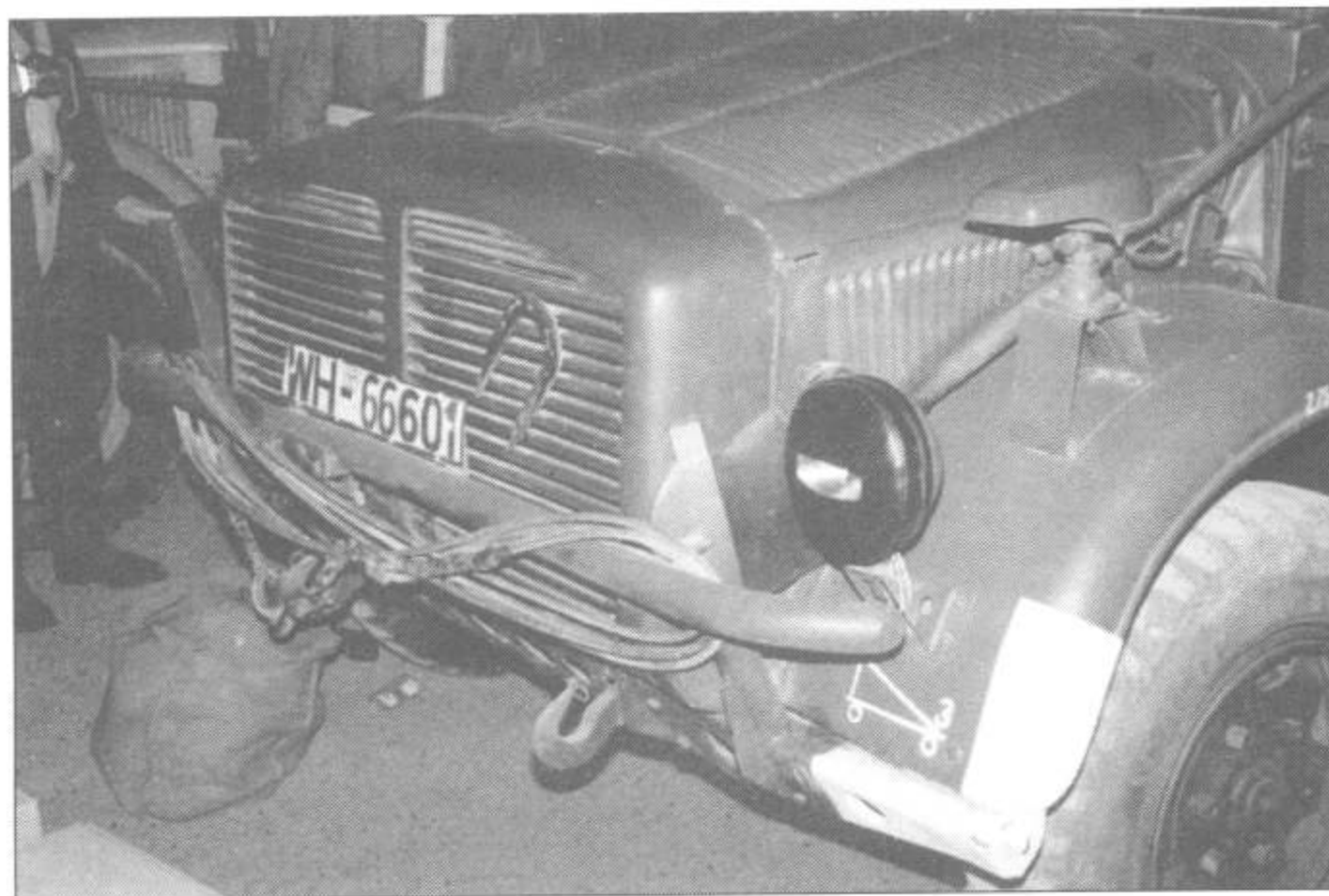
Шаг 12

Тент можно выполнить поднятым или полностью сложенным. Выбран второй вариант, но элементы тента все равно сделаны самостоятельно. Детали C9 и C10 также выполнены с большими упрощениями – не мешает их заменить.

Шаг 13

Приклеивается деталь A11. Лопата A13 заменена деталью от тамбовской модели танка Pz.Kpfw. IV.

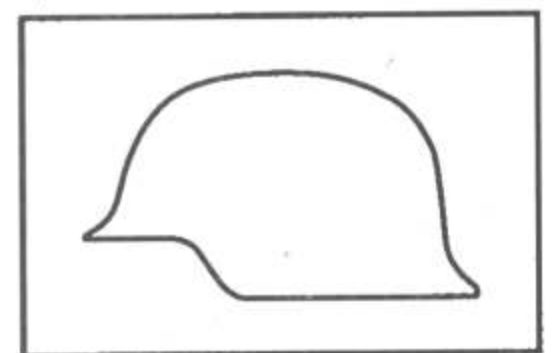
В полу кузова зашпаклевано отверстие под установку пулемета MG42. Передний бампер сделан из металлической полоски.

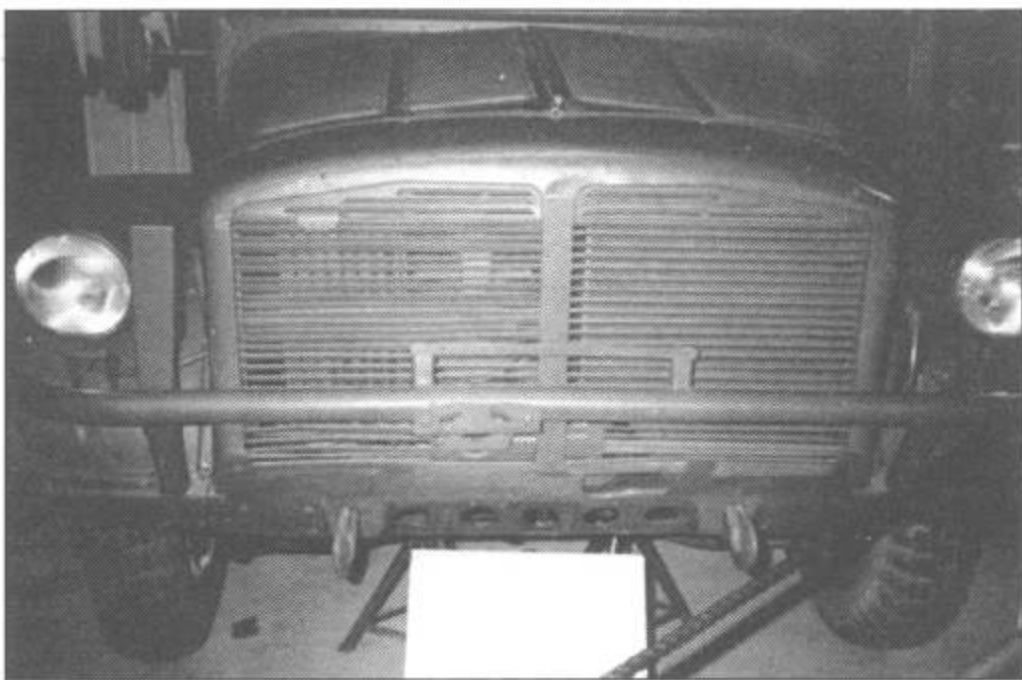


Та же машина. На левом крыле изображен тактический символ – третья машина роты буксируемой противотанковой артиллерии. Такие символы использовались до 1942 г. Автомобиль окрашен в темно-серый цвет.



Еще один снимок Хорьха дивизии «Великая Германия». Бока тента подняты, но его передняя часть закреплена на раме лобового стекла. На дверце шофера нанесены технические данные машины.





Передок автомобиля. Хорошо видна решетка радиатора.



Двигатель. Обратите внимание на тесную, почти самолетную, компоновку моторного отсека. 8-цилиндровый V-образный двигатель с объемом цилиндров 3,8 л выпускала фирма Хорьх.

Доработка модели

Попробуем детализировать модель, не взирая на отсутствие фотографий и конверсионных наборов. Понадобятся фототравленка к другим моделям, медная проволока, листовый пластик, наждачная шкурка.

Модель состоит из трех основных элементов – шасси с колесами, кузова и тента. Лучше заниматься этими элементами по отдельности.

Начнем с тента. Тамия допустила ошибку, выполнив переднюю часть тента слишком узкой. Передняя часть тента должна быть шире рамы лобового стекла. Скорректировать дефект легко, надо приклеить по бокам полоски тонкого пластика, а затем зачистить их заподлицо с тентом. Швы проливаются цианкрилатом.

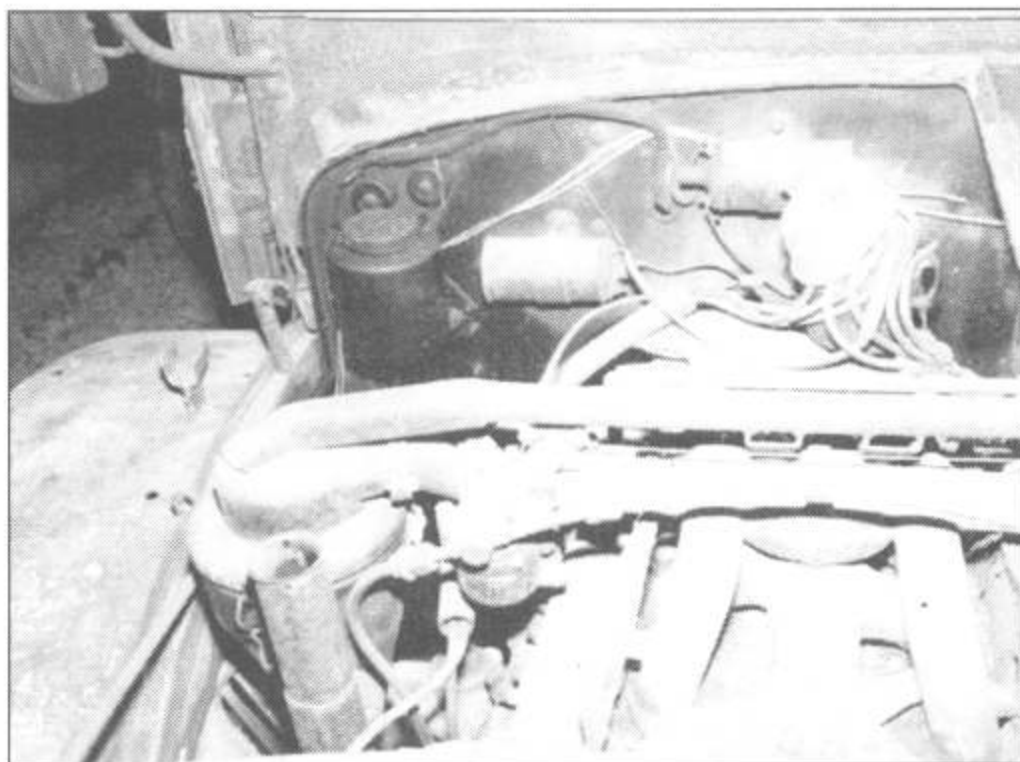
Вообще же тент правильнее выполнить из пропитанной клеем ПВА туалетной бумаги. В задней части тента Тамия сделала одно



Правая задняя часть модели. Толщина буксирных крюков уменьшена.



Вентиляционные щели на капоте двигателя начинаются прямо от лобового стекла.



Правая сторона двигателя.

окно, хотя на Хорьхе их было два. Задняя часть заменена прозрачной деталью. Перед ее установкой в ней прорезаны два отверстия размерами 10 мм длиной и 7 мм шириной. Внешние края отверстий находятся на расстоянии 10 мм от краев тента, нижних – на расстоянии 10 мм от нижней кромки прямоугольной детали. Между отверстиями – 13 мм.

Бока тента Тамия выполнила прозрачными деталями, но они получились слишком толстыми. Теперь надо вырезать две алюминиевые полоски длиной 80 мм и шириной 20 мм. Алюминиевые детали обжигаются по деталям Тамии. Тонкий алюминий является прекрасным материалом для изготовления тента.

Рама лобового стекла также чересчур толстая. Нижняя кромка стекла шофера должна быть на 3 мм выше капота. Элементы тента собираются в одно целое.



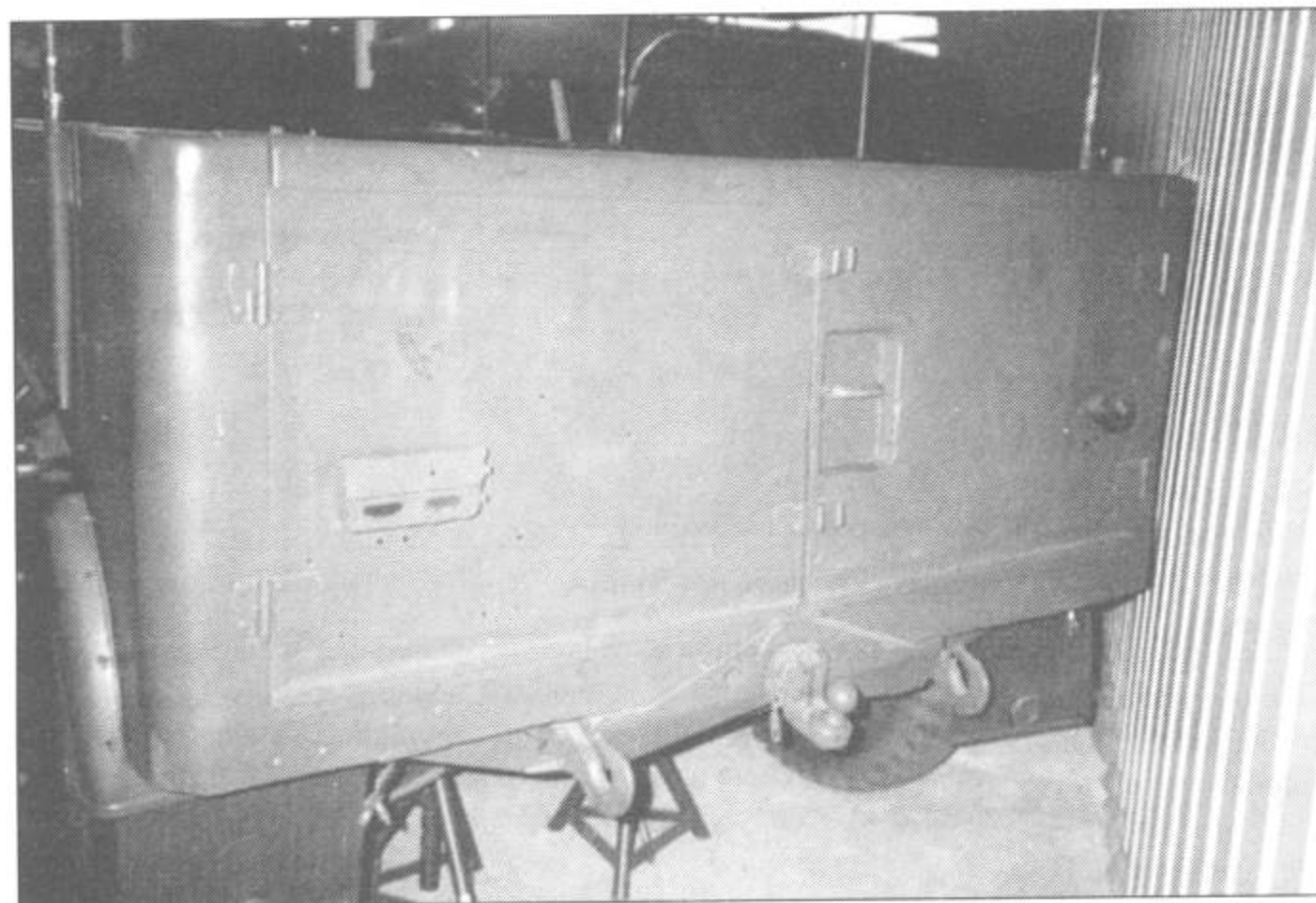
Задняя стенка кузова. Конвойная фара – от модели танка Pz.Kpfw. IV. Ручки дверей сделаны из медной проволоки. Доработаны петли дверей.



Кампания в Польше, 1939 г. Европейская война со временем стала мировой. На снимке – Хорьх Kfz. 69 среди польских военнопленных. Обратите внимание на запасное колесо. Поляки славятся наряду с храбростью и куражом редкой бестолоковостью. Противостоять вермахту польская армия оказалась не в состоянии. Война случилась быстрой.



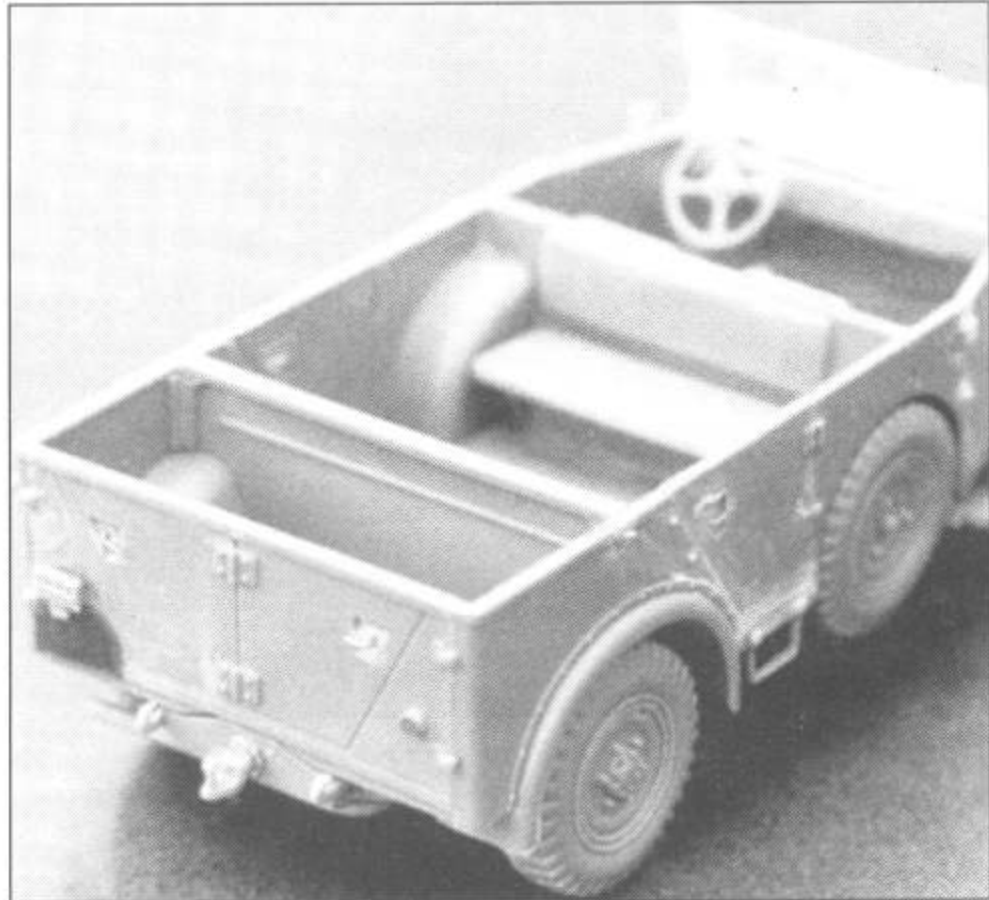
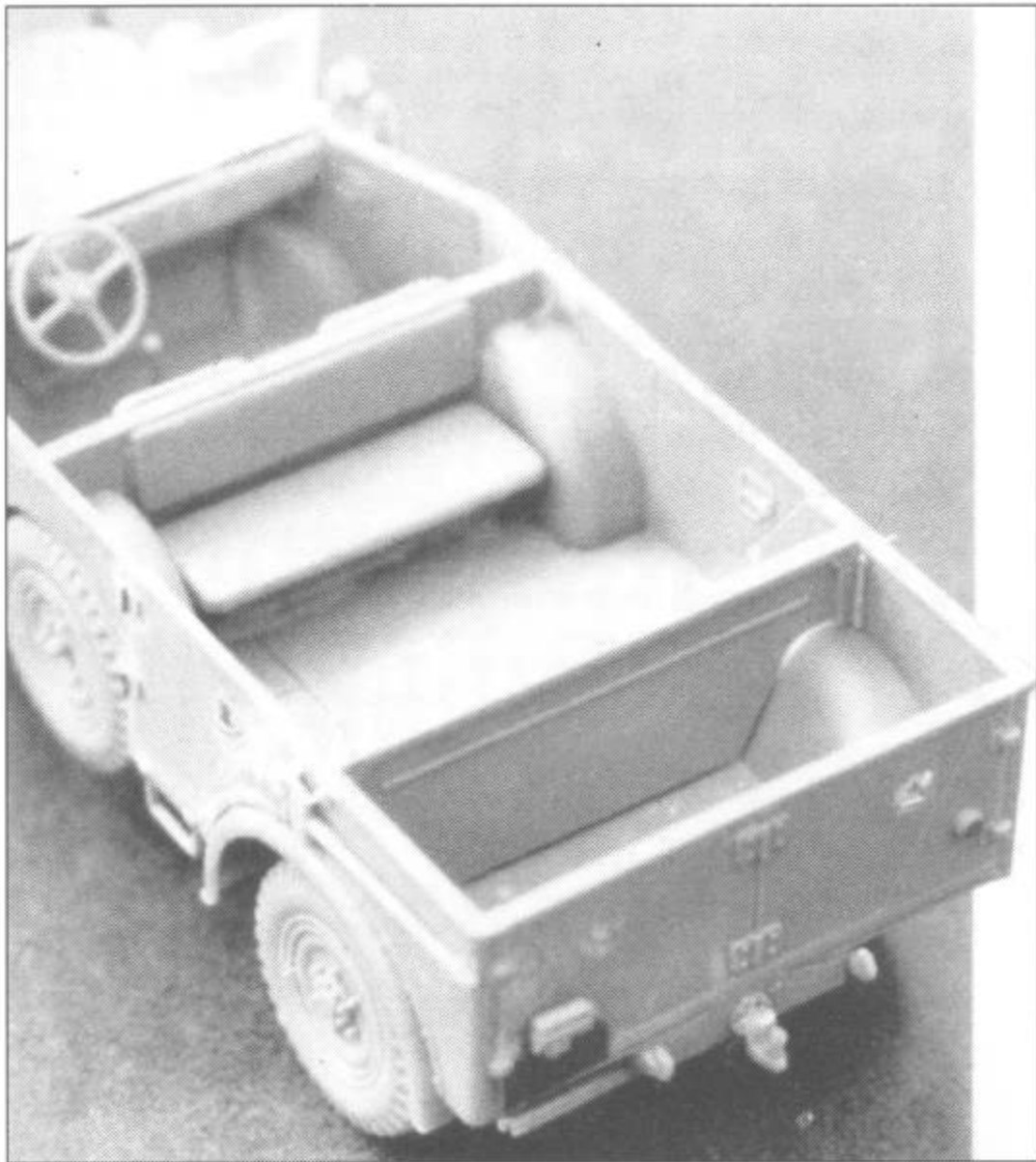
Левое заднее крыло модели. На стенке кузова закреплена лопата. Лопата взята от модели танка Pz.Kpfw. IV. В принципе, лопата могла крепиться и в другом месте.



Корма кузова. Тамия сделала ее совершенно по другому. Может быть японцы и правы, но фотоснимков машин с такими задницами, как у Тамии, найти не удалось. Автомобиль снизу поддомкращен, чтобы не изнашивалась подвеска колес от длительной стоянки.



Левый борт Хорьха, захваченного англичанами. Британские солдаты окрестили машину по своему – «Corradini». Часть оборудования снята, но лопата крепилась в том же месте, где она закреплена на модели. Запасное колесо – не от Хорьха, а от миномета Nebelwerfer. Вермахт испытывал трудности со снабжением.

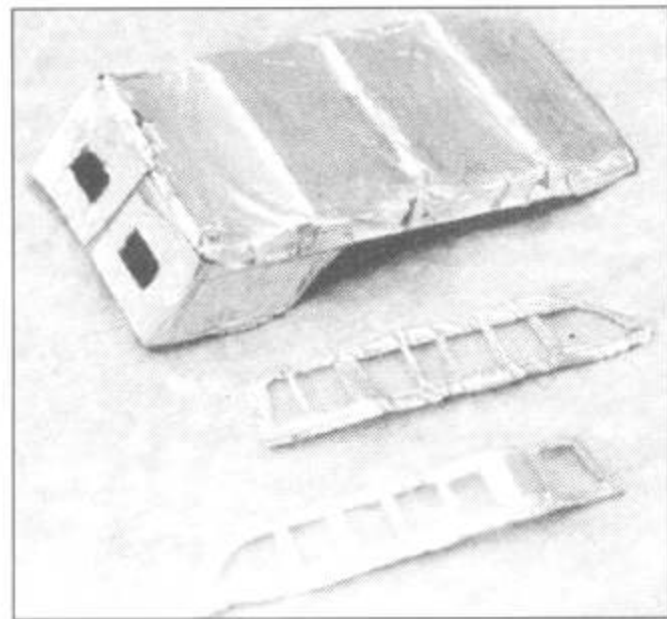
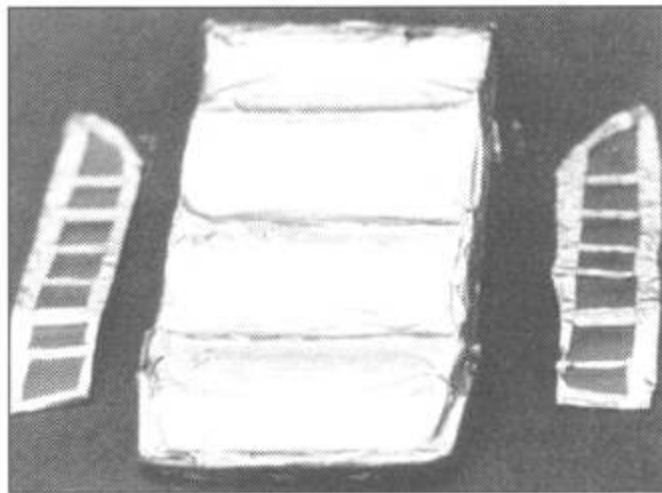


Два снимка модели. Отверстие под турель пулемета MG-42 зашпаклевано и защищено. Можно рассмотреть выхлопную трубу.

Кузов

Все ручки на дверях заменены самодельными, изготовленными из тонкой медной проволоки. Медные ручки приклеиваются цианкрилатом.

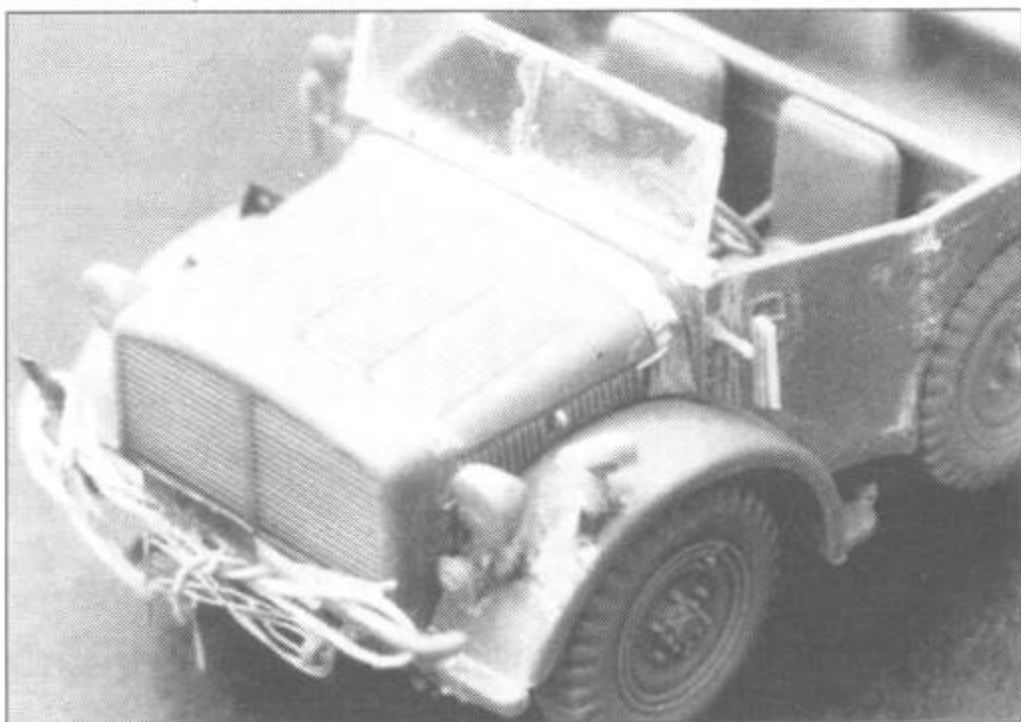
На каждой стороне кузова за дверью пассажиров приклеено по две головки заклепок, вырубленных пробойником из листового пластика. В петли добавлены медные стерженьки. Зеркало заднего вида вырезано из листового пластика, крепеж зеркала изготовлен из медной проволоки. Го-



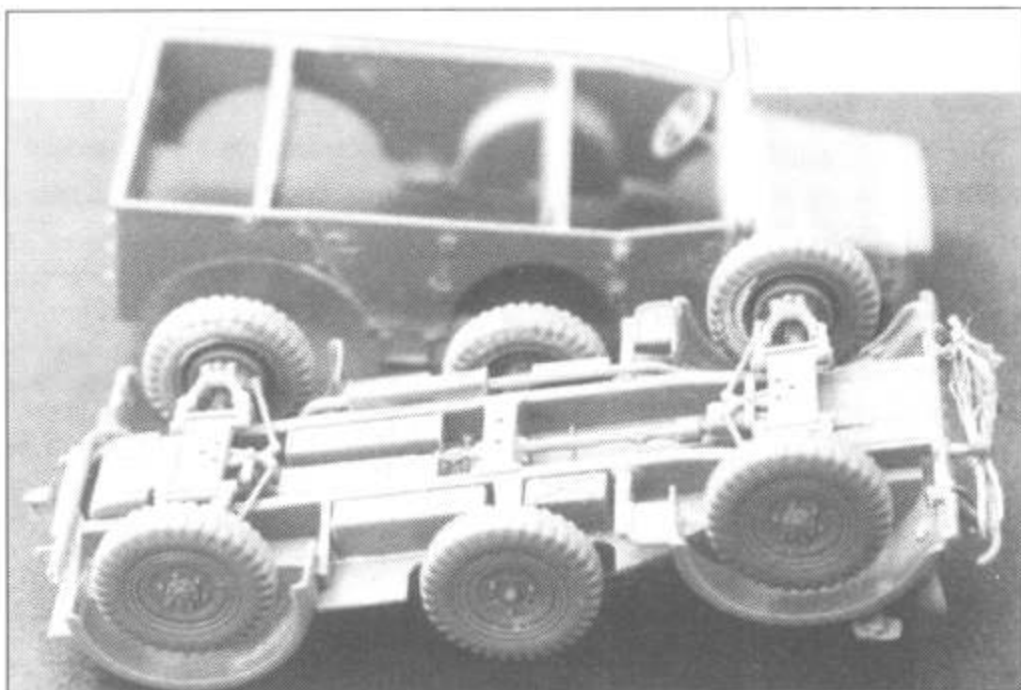
Тент и съемные боковины. Боковины вырезаны из тонкой полоски алюминия.



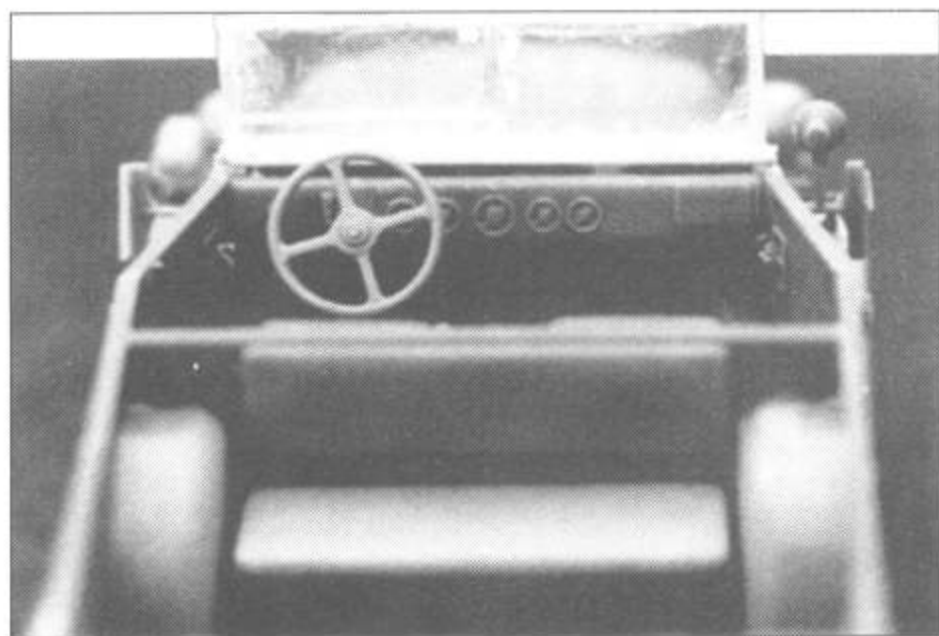
Колонна германской техники на улице разрушенного бомбежками города. Скорее всего, снимок сделан где-то на Балканах в апреле 1941 г. За полугусеничником Sd.Kfz. 104/2 следует Хорьх Kfz. 69. Запасное колесо на Хорьхе отсутствует.



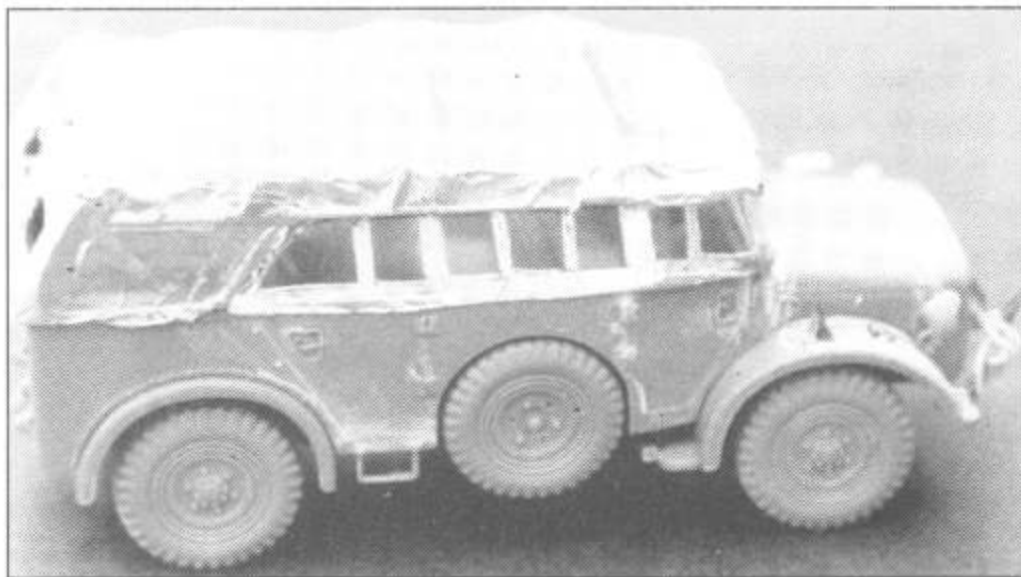
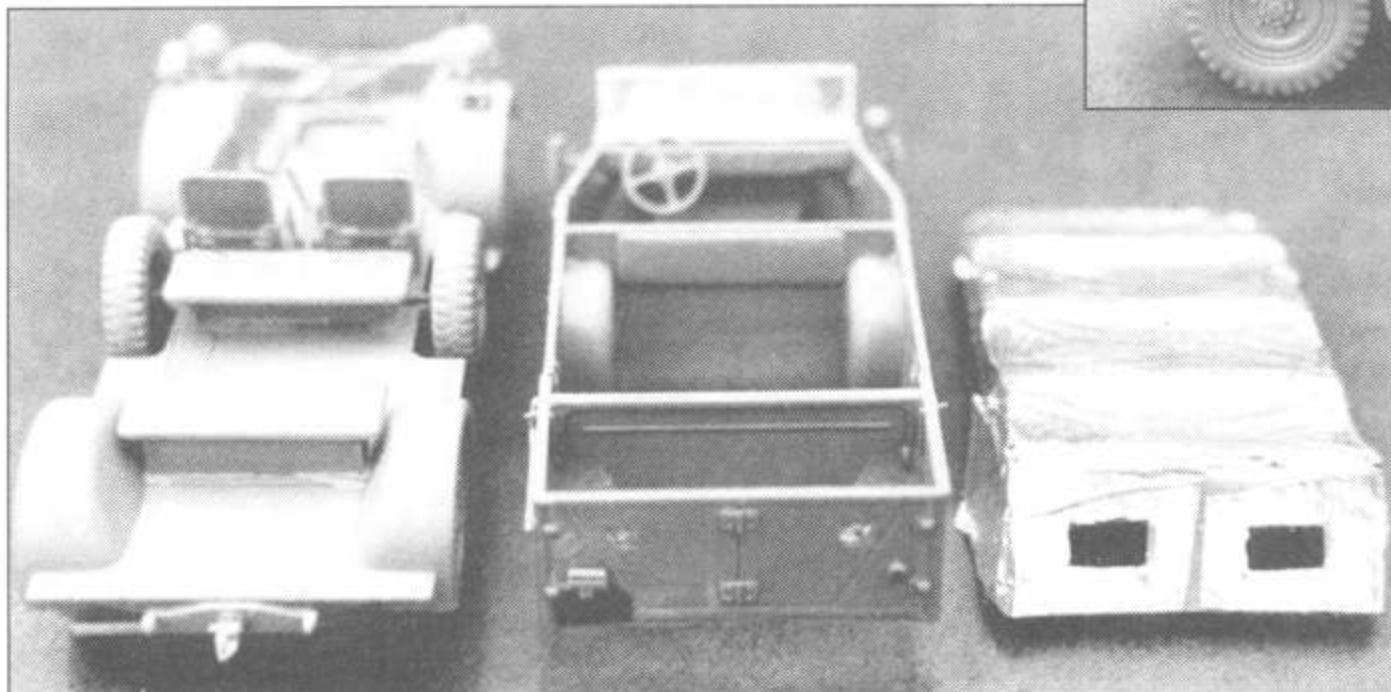
Передняя часть модели. Передок в значительной степени доработан.



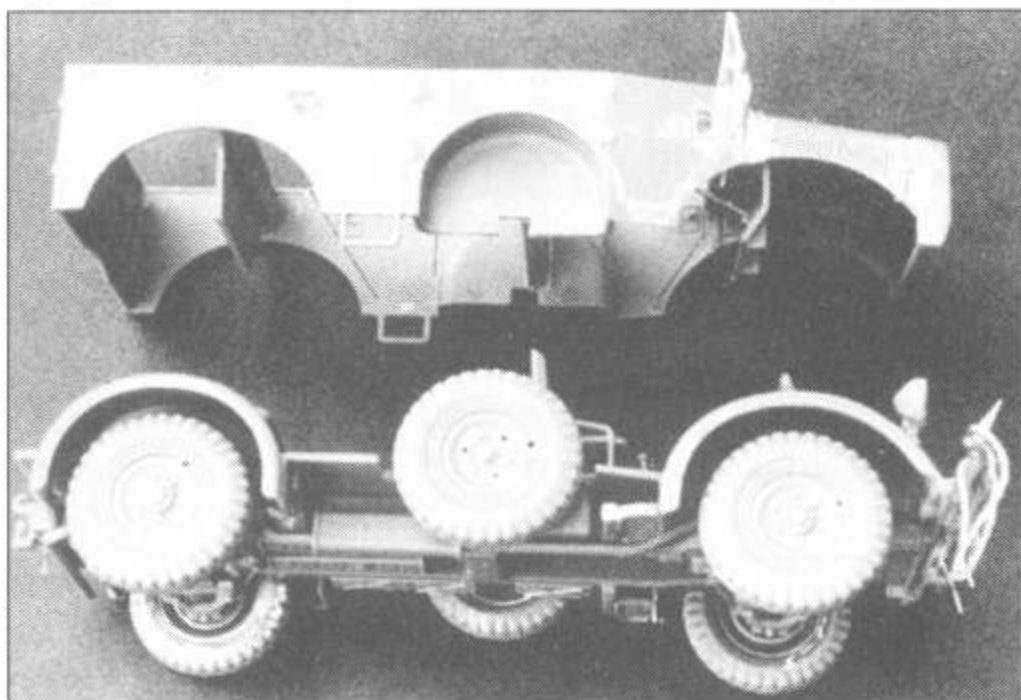
Низ шасси модели на тамиевской модели воспроизведен очень подробно. Не установлены выхлопная труба, топливный бак и амортизаторы.



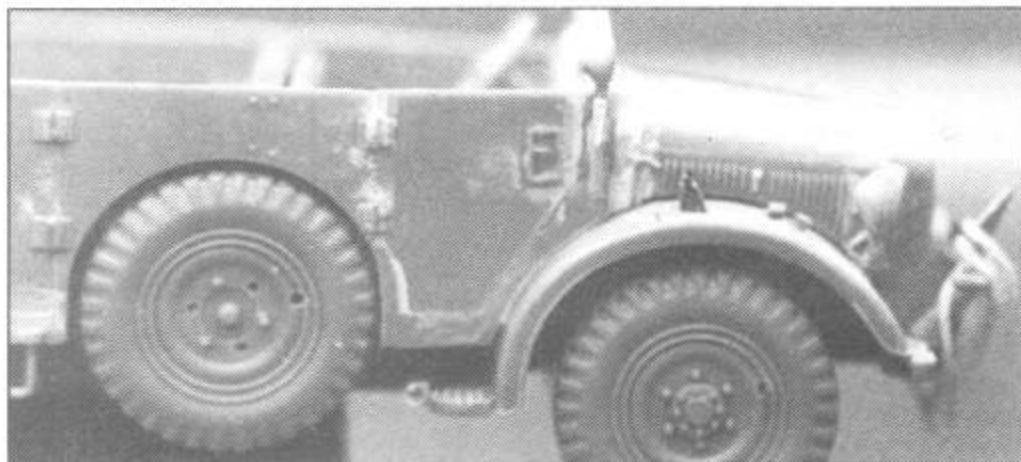
Рулевое колесо и приборная доска.



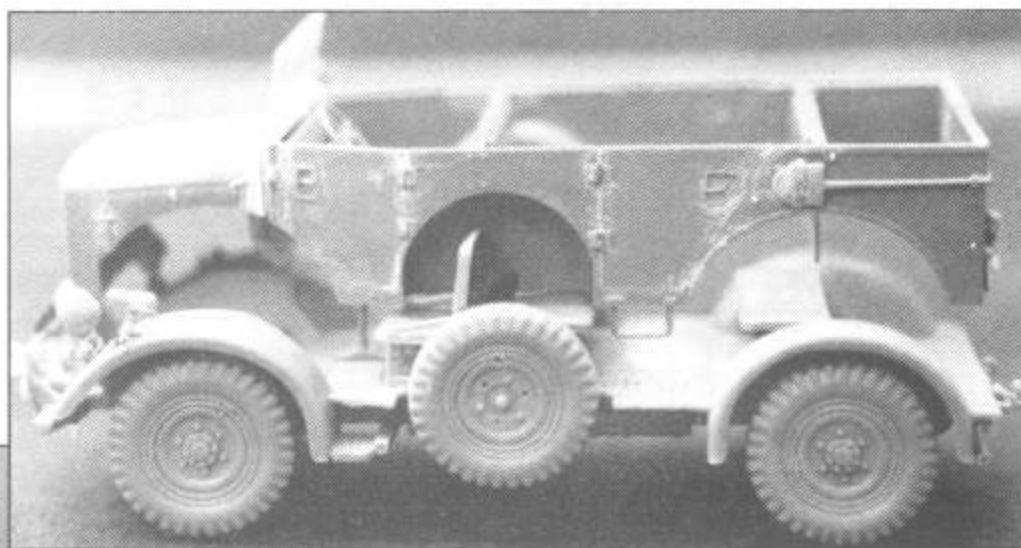
Проверка стыковки кузова, тента и шасси модели.



Две из трех основных подборок модели.



Крупный план колес, в ободах из кусочков медной проволоки сделаны ниппели. Фары – фирмы Royal Models.



Левый борт модели. Кузов стыкуется с шасси просто отворачиваясь. Остается щель, которую приходится заделывать. Вообще стыковка деталей порой не выдерживает критики, но сами детали в массе своей отлиты очень качественно.

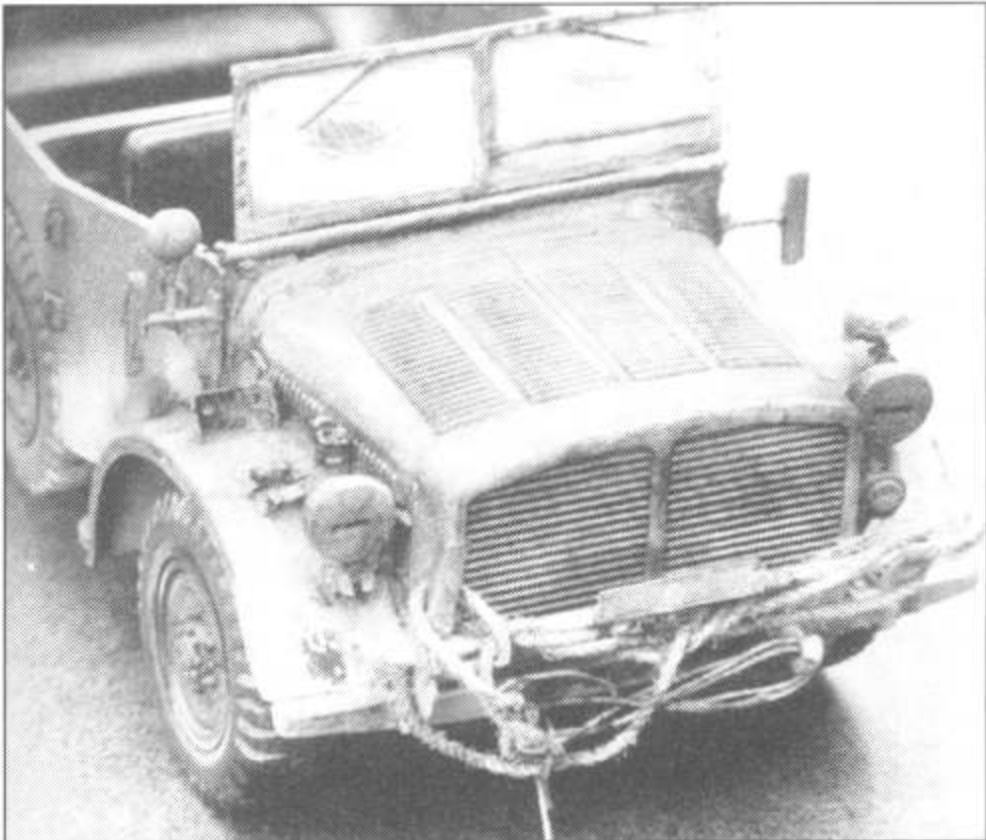
Три основных подборы модели перед окраской.



Рулевое колесо и приборная доска. В ходе серийного производства менялись дизайн рулевого колеса, размещение рычагов управления и приборов.



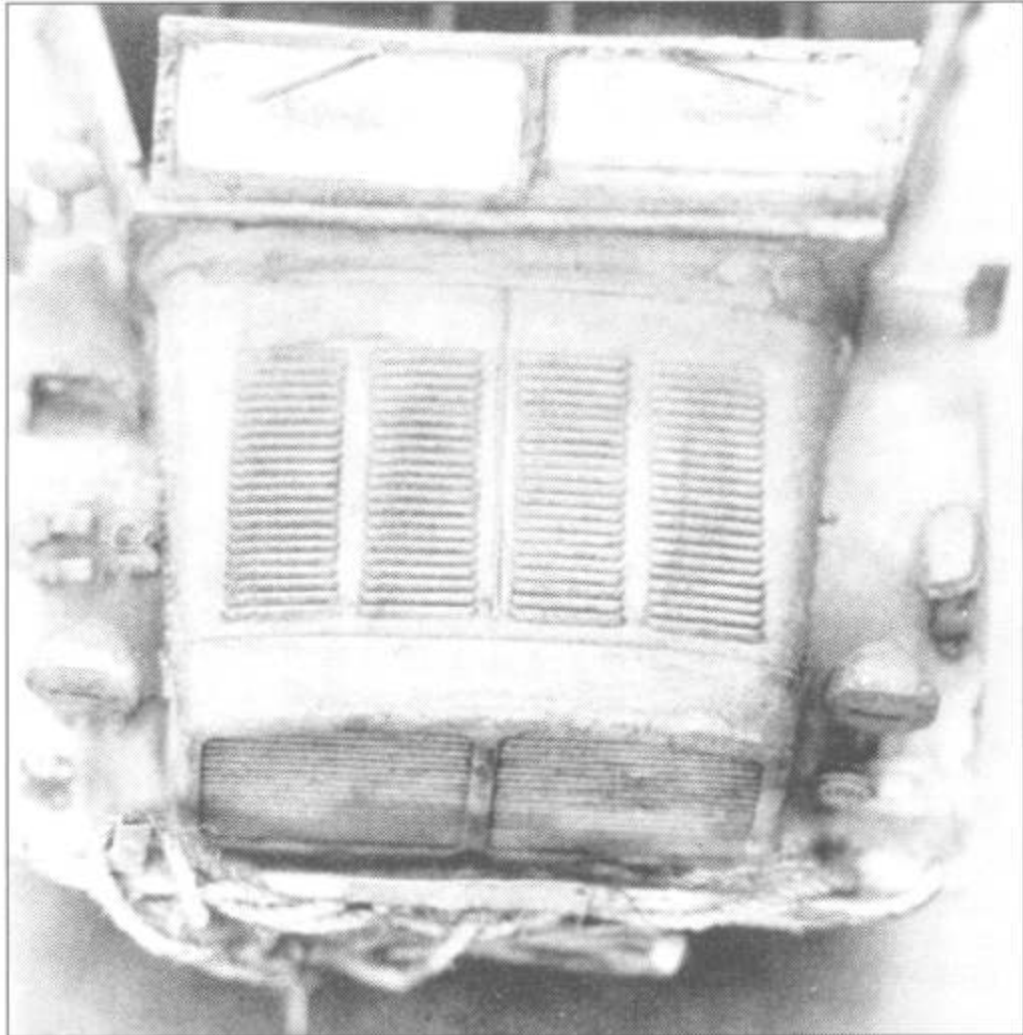
Хорьх Kfz. 69 на улице оккупированного города. В кузове установлен пулемет MG34.



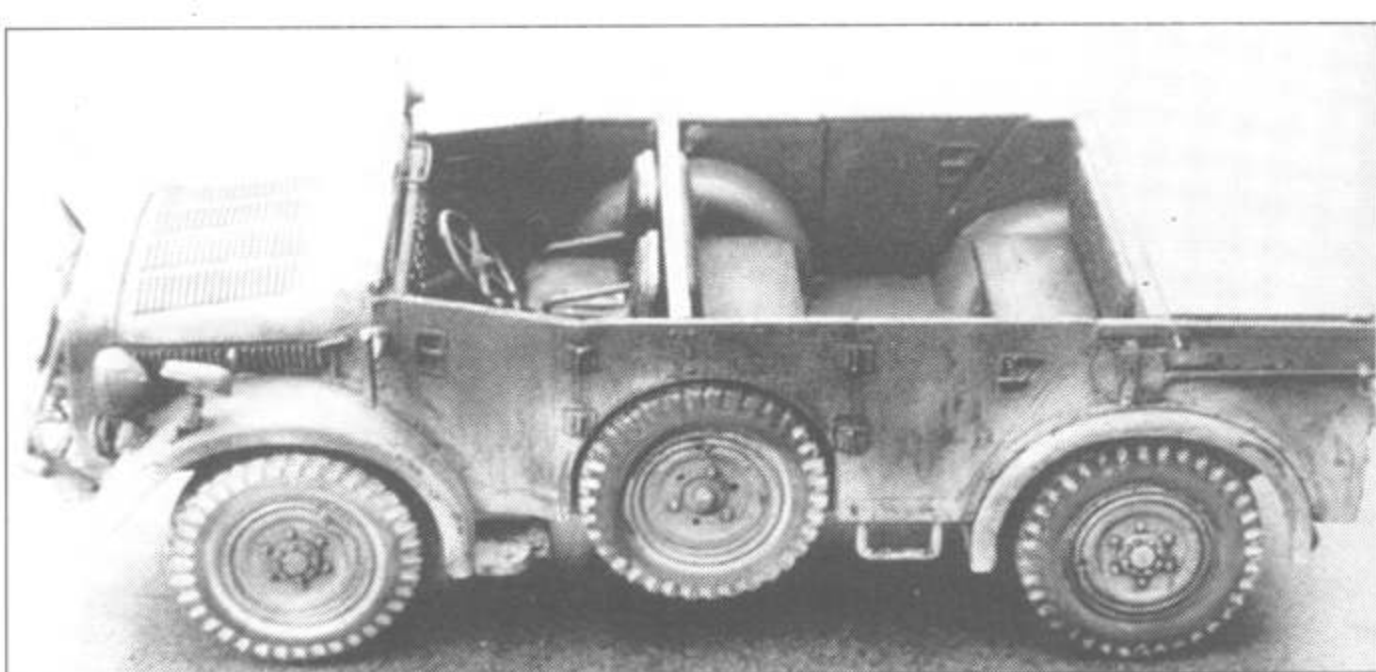
Два снимка передней части окрашенной и тонированной модели. Модель сильно припылена. Обратите внимание на светлые сектора от дворников на ветровом стекле.



На крыле Хорьха видна эмблема Дивизии «Герман Геринг», Восточный фронт, 1942 г.



Вид сверху на капот модели. Левое зеркало заднего вида пока не устанавливалось.



Вид слева сверху, модель почти закончена. Осталось установить тент.

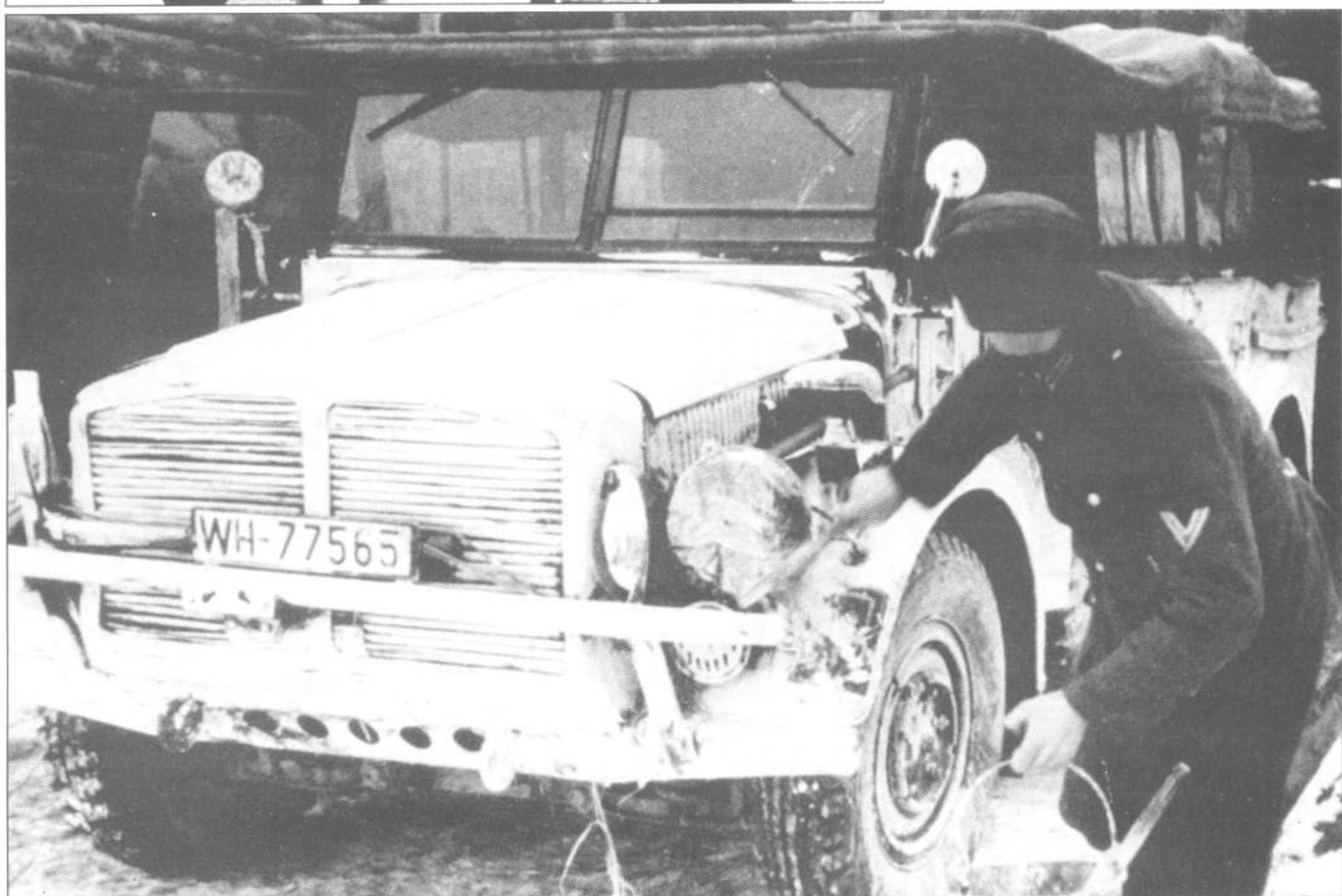


Передняя дверь.



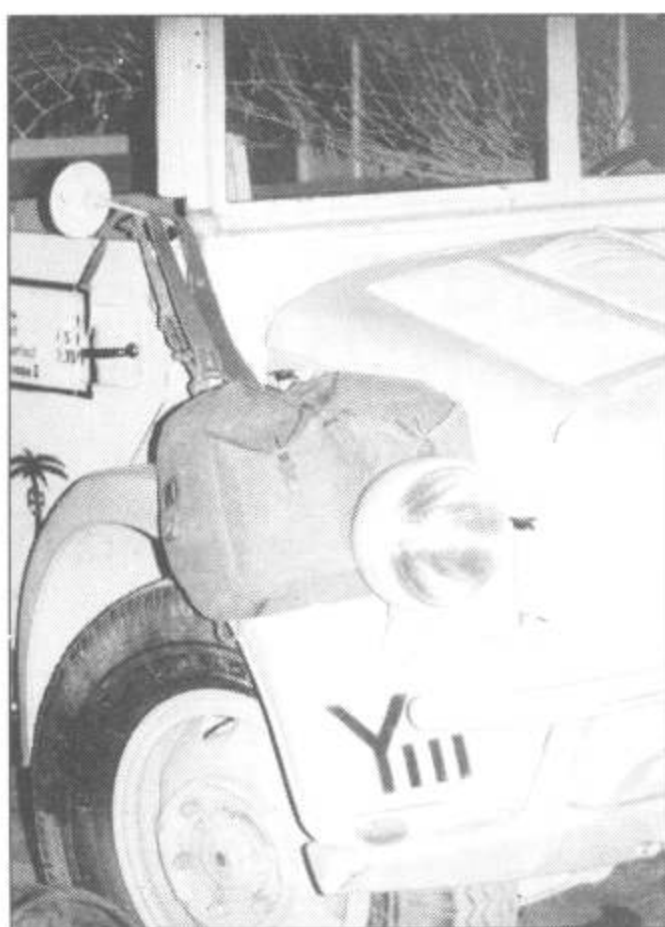
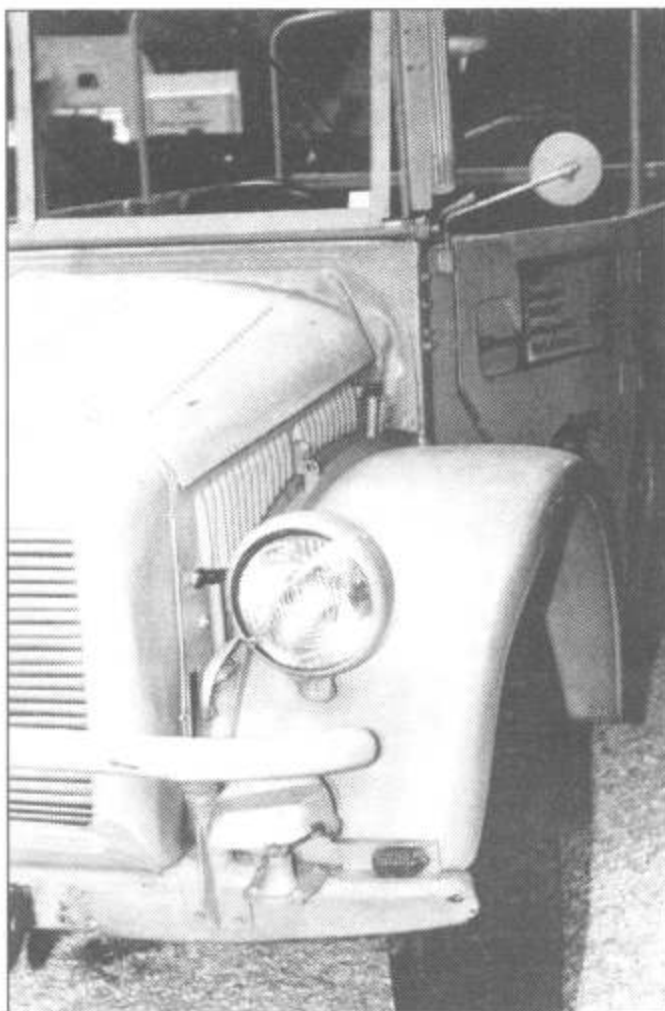
Радиомашина на базе Хорьха, автотехнический музей в Синсхейме. Автомобиль находится в превосходном состоянии. К сожалению нет номерного знака, тента, инструмента.

Восточный фронт, зима 1941-1942 г.г. Шофер перекрашивает свою машину в белый цвет. Серый цвет очень заметен на фоне снега. Тент также будет окрашен.

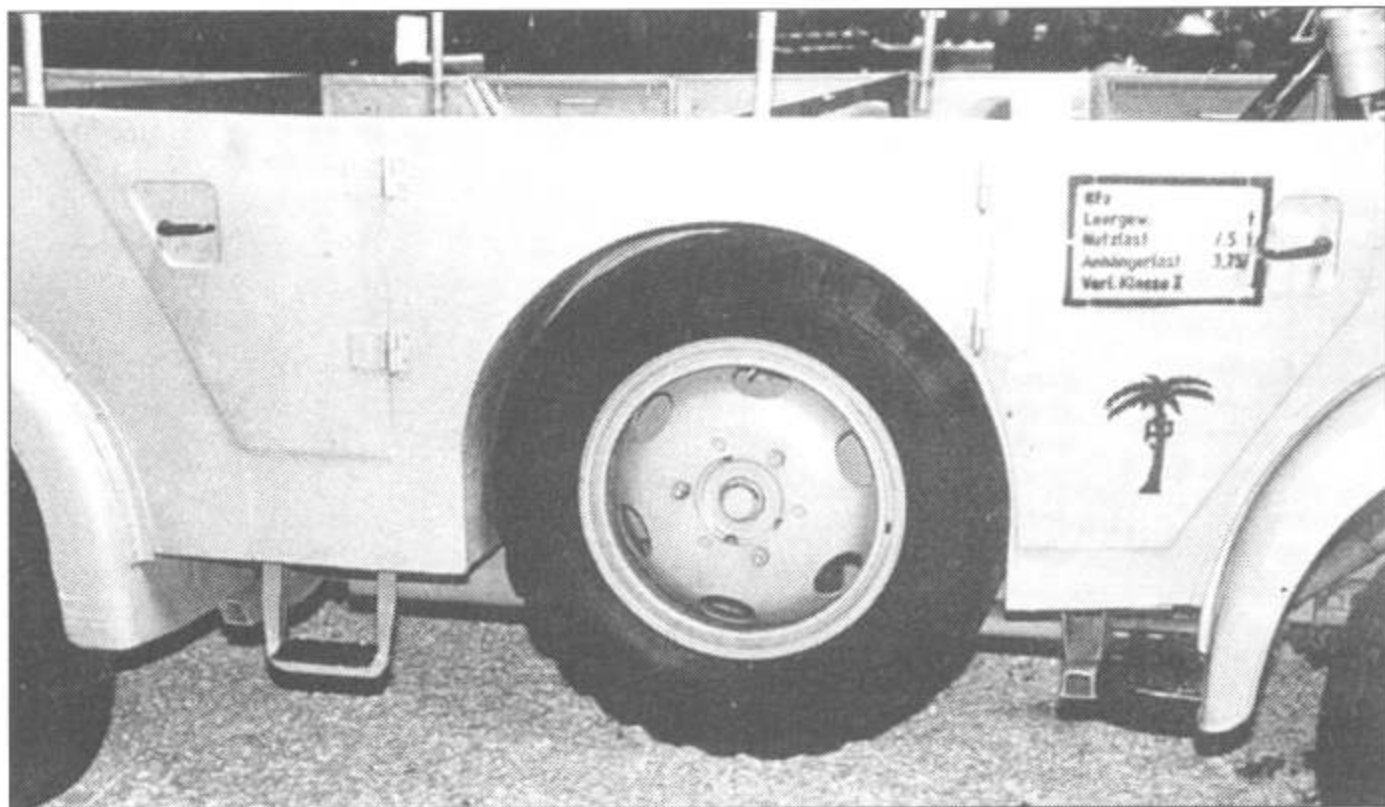




Правая задняя часть машины. Вообще-то здесь должна быть третья дверь.



Задняя часть радиомашинны Kfz. 23 была удлинена.



Запасное колесо крупным планом. На дверце нанесена эмблема корпуса «Африка», внутри рамки написаны масса и размеры машины, но надпись неполная. Свастика на пальме говорит о том, что нацизм в современной Германии постепенно поднимает голову. Обычно в декалях к моделям свастики не даются. Обратите внимание на подножку ниже задней двери.

Слева: крупные планы правого и левого крыльев. Неплохо видны детализировка рамы лобового стекла и зеркало заднего вида. Необычно низко установлена фара Нотек на левом крыле. Обратите внимание на Т-образные защелки капота. Подфарник – не оригинальный! Автомобиль окрашен в песочно-желтый цвет корпуса Африка. Машина изображает автомобиль 10-й танковой дивизии – на правом крыле нанесена эмблема дивизии. 10-й панцердивизия прибыла в Тунис в декабре 1942 г. и воевала в Северной Африке до мая 1943 г., когда ее полностью разгромили союзники.



Крыло и правое переднее колесо. Ниже подножки видно крепление домкрата.



На этом снимке неплохо видны все три боковые двери Хорьха в варианте радиомашин. Хорьх переезжает речку по старому деревянному мосту. На бампере закреплены связки фашин. На капоте растянут нацистский флаг – средство быстрого опознавания с воздуха. На заднем плане – лошади. Без грузового транспорта не обходился даже вермахт. За Хорьхом – Мерседес-Бенц 170 VK.



Повозки с французскими военнопленными, за ними следует Хорьх Kfz. 69.

товое зеркало приклеено к кузову со стороны шофера.

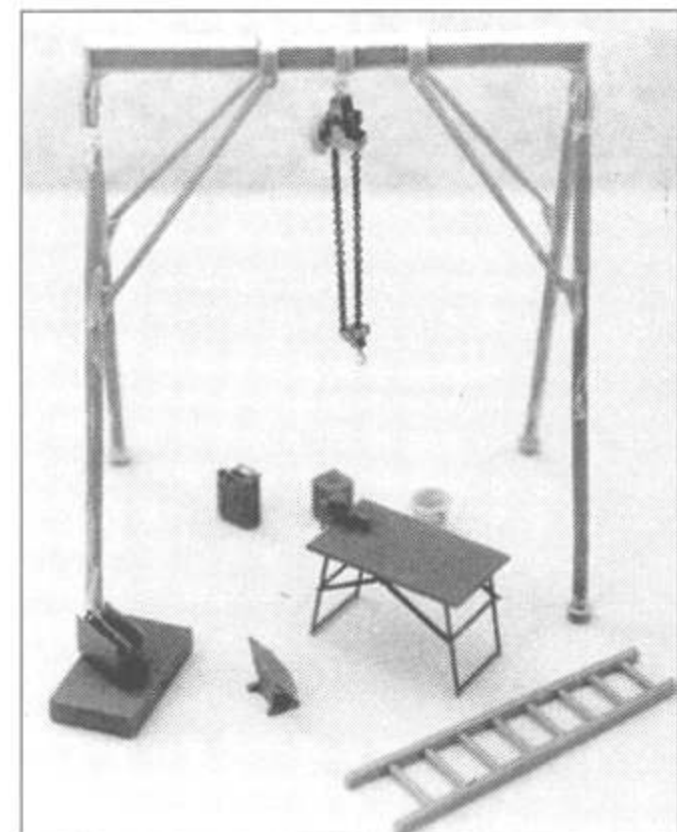
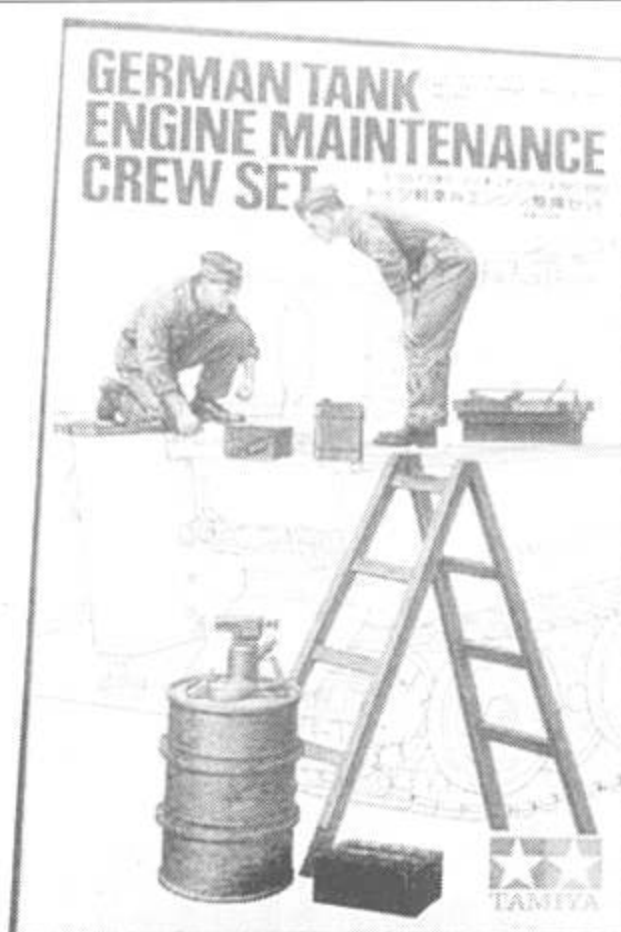
На капот установлены сделанные из проволоки ручки. Понять куда и как клеить помогут фотографии реального Хорьха. Габаритные индикаторы не часто устанавливались на Хорьхе, не установлены они и на модель.

Судя по фотографиям военного времени и по снимкам сохранившихся и восстановленных Хорьхов, Тамия неверно сделала заднюю дверцу. Дверца в кормовой стенке кузова Хорьха очень сильно напоминает дверцы Штейра 1500 и Мерседес 1500: прямоугольная дверь с одним замком. Некоторые мелкие детали кормы заменены на фототравленку из наборов Эдуард. Конвойная фара взята от тамиевской модели танка Pz.Kpfw. IV. К буксирному крюку добавлена фототравленная цепочка.

Передний номерной знак – фототравленка от Эдуарда. Выступающая по периметру окантовка номерной таблички сделана из тонкой медной проволоки. На правой стороне закреплен самодельный чехол для ножиц по металлу. Чехол сделан из тонкой медной пластины размерами 7x4 мм и обжат по форме ножиц.

С левого борта приклеен крепеж лопаты. Крепеж взят из набора аксессуаров к тамиевской модели танка Pz.Kpfw. IV. Место крепления и форма крепежа на Хорьхах варьировались.

Клаксон взят все из того же набора деталей к модели «четверки». Фары обычные



Козловый кран от фирмы Precision Models.

Коробки с аксессуарами, которые пошли в дело при изготовлении диорамы. Большой выбор!

Профиль Хорьха 40-й модели позднего выпуска. Запасные колеса размещены внутри кузова. Хорошо виден механизм складывания тента. Очень полезный для моделистов снимок!

и фара Нотек – из набора 077 фирмы Royal Models. Кронштейны фар выполнены из медной проволоки. Электропроводка сделана также из медной проволоки, но меньшего диаметра.

Следующий этап – окраска интерьера.

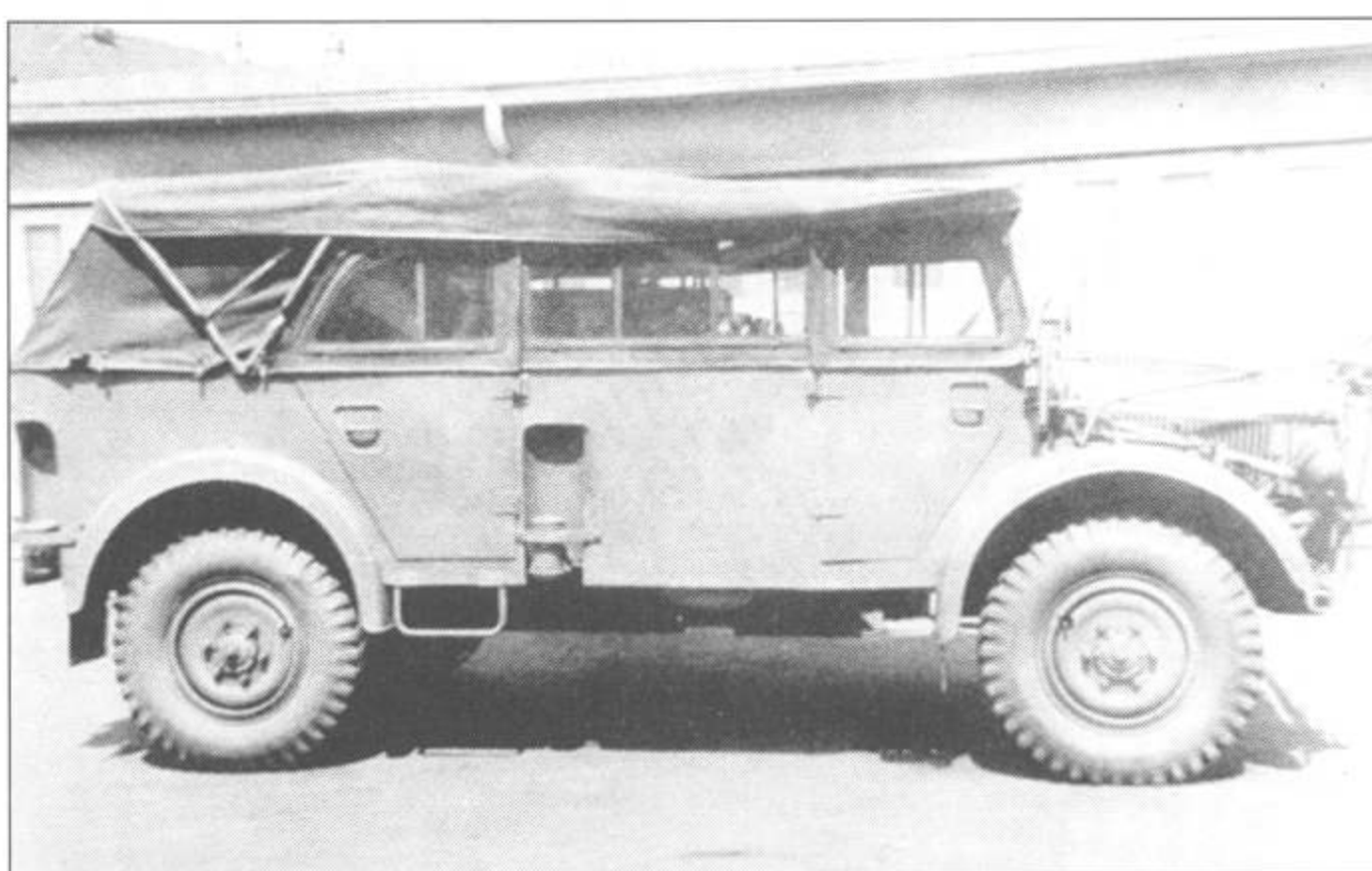
Тент

Закончим с тентом. Сначала собираются боковины и передняя часть, затем – верх. Далее устанавливаются элементы металлического и деревянного каркаса. Для изготовления каркаса использованы пластиковые стержни диаметром 1 мм и фототравленка. При изготовлении каркаса совершенно необходимо использовать фотоснимки.

Тент обтягивается пропитанной клеем ПВА туалетной бумагой в два приема. Начинать лучше сзади. Одна часть бумажного тента – сзади до середины, вторая – от середины до передка. Операции с бумагой требуют особой деликатности.

Тент и бока окрашены акриловой краской цвета хаки от фирмы Аэромастер и тонированы краской оливково-зеленого цвета. Грязь имитирована масляной краской.

Колонна германской техники на улице российского города. На переднем плане – Хорьх Kfz. 70. Тент и боковины подняты. На одной из дверей нарисован крест. Маркировки подразделения или дивизии на машине не видно.



Аксессуары от Тамии и лесенка от Итальяри. Аксессуары окрашены тамиевским акрилом. Слой древесины имитированы масляными красками.

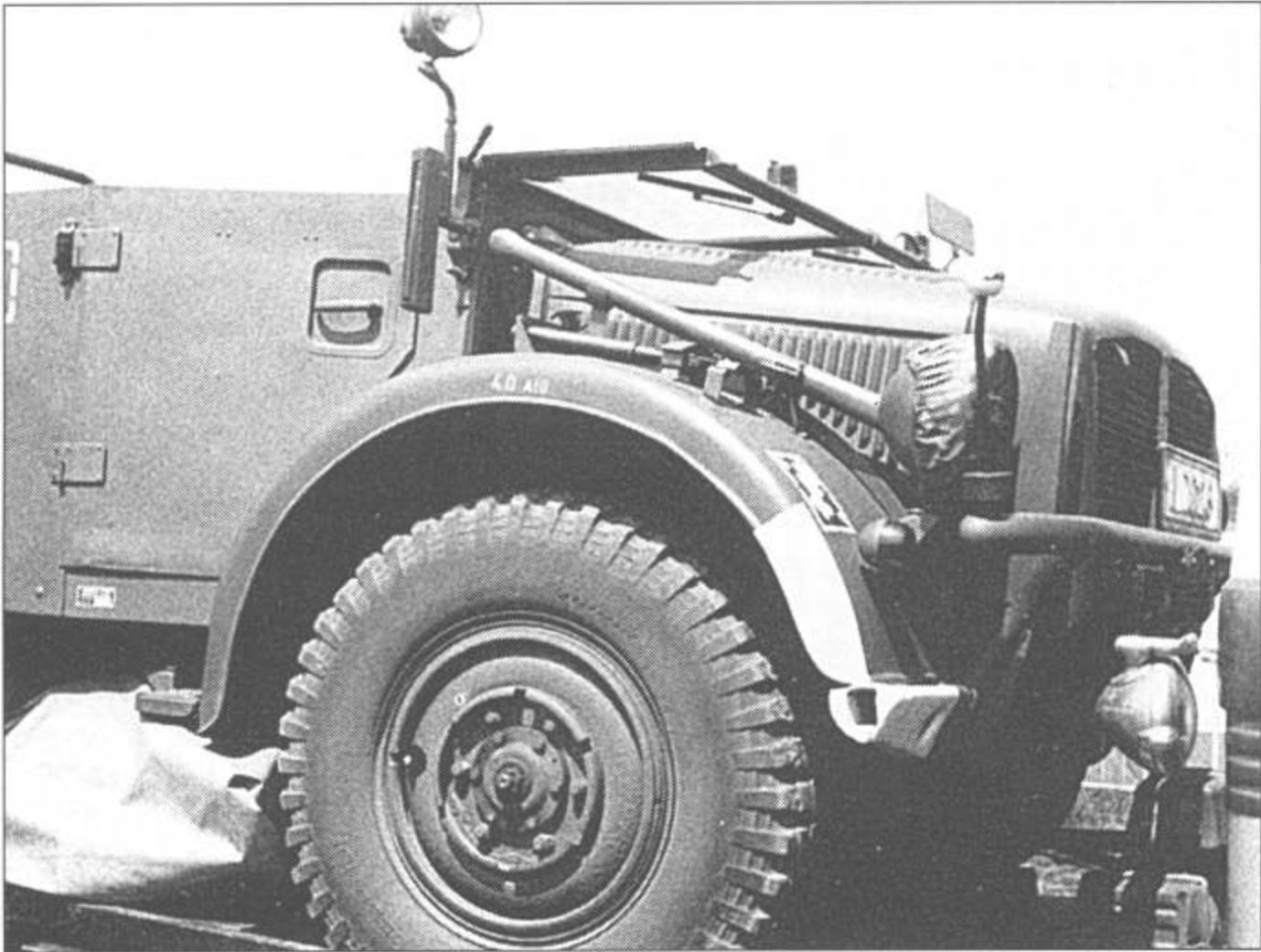




Из русской зимы в Северную Африку. Моторизованная колонна корпуса «Африка» на марше. Во главе колонны следует радиомашинка Хорьх Кфз. 23.



Правая задняя часть автомобиля. Видны две заливочные горловины топливных баков, тент сложен. Реставраторы здорово потрудились.



Хорьх из частной коллекции в Бельтринге, Англия. Восстановлена машина прекрасно. На правой стенке капота закреплены ножницы по металлу.

Окраска и маркировка

В 1941 г. германская техника окрашивалась в цвет Panzergrau прямо на заводе. Наш Хорьх исключением в этом плане не является. Для окраски использованы акриловые краски фирмы Тамия, но базовый серый цвет – краска 056 Prince August Air. Вероятно краски Prince August Air – лучшие для работы с аэрографом, они не нуждаются перед использованием в разбавлении. Единственный минус – сохнут дольше акрила.

Остекление модели перед окраской закрыта маской от Хамброла. Внутри кузова рулевое колесо, ручки рычагов и шкалы приборов окрашены кисточкой в черный цвет.

Снаружи модель окрашена в серый цвет с три слоя. Краска должна очень хорошо просохнуть.

Теперь займемся маркировкой модели. Номер – родная декаль Тамии. Эмблема 11-й танковой дивизии взяты из набора 35700 фирмы ADV. Эмблема будет почти незаметна под слоем пыли.

Тактический символ штабной роты танкового полка – декаль из набора 66613 фирмы Тамия.

Хорьх покрыт тонким слоем пыли. Пыль имитирована краской буфф XF-57 фирмы Тамия. Особенно интенсивно буфф нанесен на днище и борта корпуса, ходовую часть, колеса. Шины дополнительно тонированы пастелью черного цвета, растертой пальцами. Выхлопная труба окрашена масляной краской коричневого цвета, ближе к концу – черной масляной краской.

Царапины и лущение краски показаны масляной краской. Лак не обязателен.



Передняя часть машины, вид слева. Фара, фара Нотек, лопата... Неплохо видны оба передних буксирных крюка. Лобовое стекло откиннуто на капот.

Интересный снимок задней части машины. С полностью сложенным тентом. Поручень есть только на одной двери, у модели он сделан на обеих дверях. Буксирный узел также отличается от тамиевского. На двери нарисована эмблема дивизии «Герман Геринг».

Заключение

При сравнительно небольшой доработки из древней модели Тамии получается превосходная копия этапного для германской промышленности автомобиля.

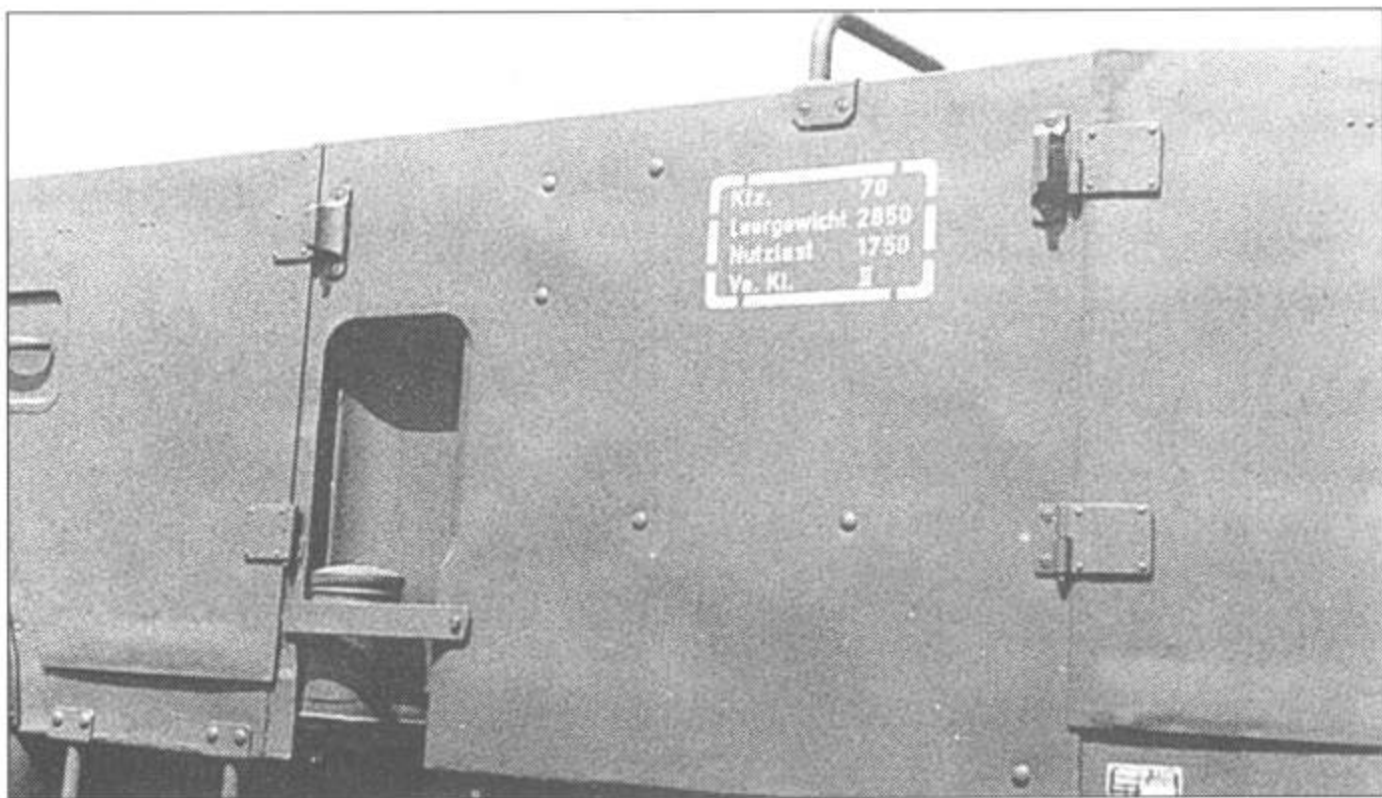
Диорама. Начало.

Сюжет диорамы развивается на Восточном фронте. Двое механиков ремонтируют Хорьх. Один механик – опытный, второй – подмастерье. Они разговаривают между собой.

Хорьх был хорошей машиной, прочной и надежной. На нем неплохо ездили даже зеленые шоферы, хватало для обучения всего десяти часов практического вождения. Тем не менее, Восточный фронт не выдерживала даже самая прочная и самая надежная техника. Россия...

Итак, лето 1942 г., бои под Харьковом. С первых дней операции «Барбаросса» немцы столкнулись с проблемой снабжения своих войск всем необходимым. До 1941 г. ремонтные подразделения вермахта размещались стационарно в населенных пунктах. Война в России вынудила германцев сделать ремонтные подразделения подвижными, так как далеко не всегда удавалось эвакуировать сломавшуюся и подбитую технику в тыл.

Левая задняя часть машины. Запасное колесо расположено внутри кузова. Форма подножки иная, чем у машины из Синсхайма. На крыле написано значение нормального давления в камере колеса – 4,0 ATU.

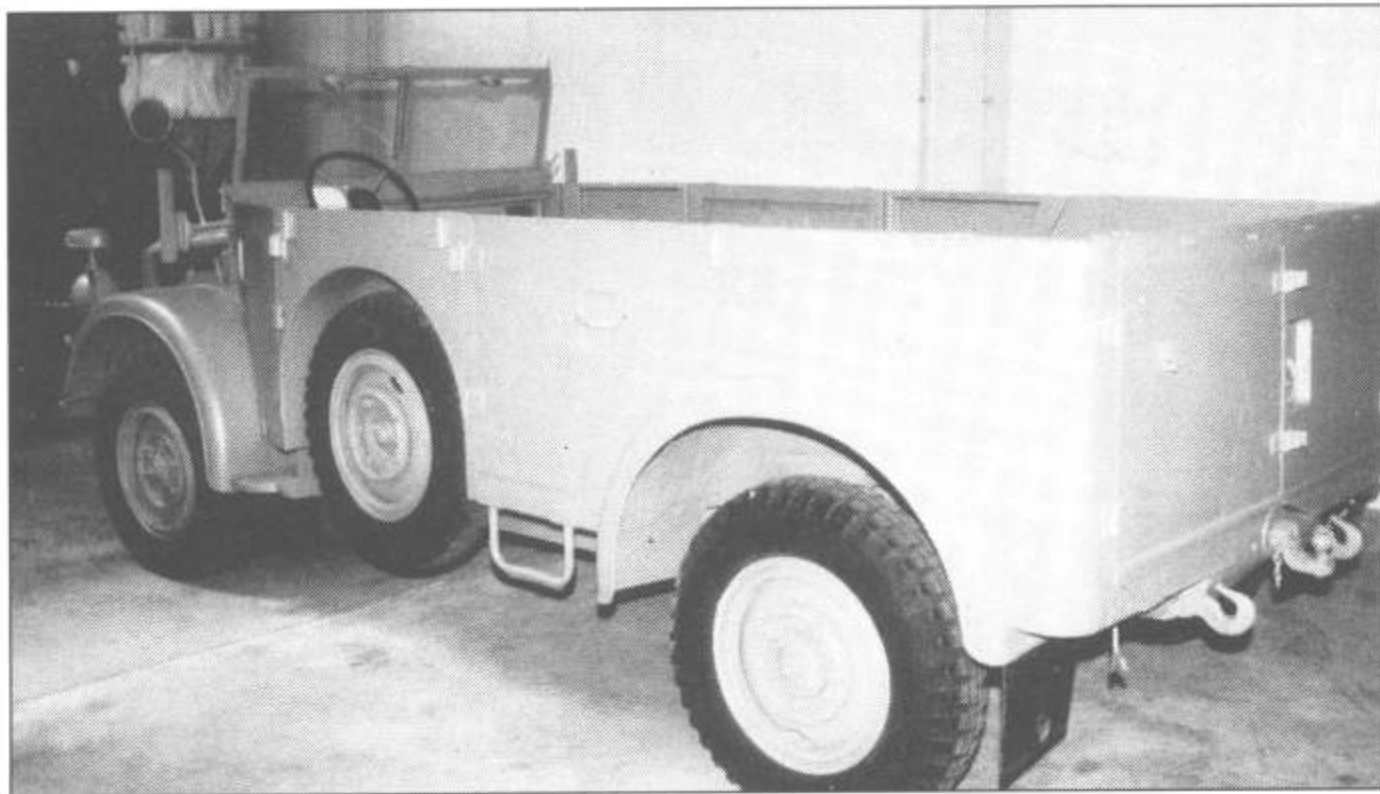


Правый борт кузова сразу за передней дверцей.





Поздний Хорьх Kfz. 70. Машина камуфлирована темными пятнами по песочно-желтому фону. На фары одеты светомаскировочные насадки. Скорее всего автомобиль принадлежит санитарному подразделению.



Хорьхов построили много, но сохранилось их до наших дней совсем немного. Эта машина хранится в музее Кобленца.

Диорама, процесс пошел.

Основание представляет собой круг фанеры диаметром 300 мм. Прежде чем перейти к изготовлению основания, необходимо его разметить – определить места, где будут находиться модель, фигурки механиков, аксессуаров.

На основание наносится слой клея ПВА, смешанный с модельной шпаклевкой, приклеивается искусственная трава от модели железной дороги. Цвет травы значения не имеет – все равно красить аэрографом.

Просохшее основание задувается из аэрографа тамиевским акрилом цвета Dark Earth, потом – тонким слоем жидкого буфа. Летом русские и украинские поля высыхают, обычно.



Колонна на марше. Битва за Сталинград проиграна вермахтом. На снимке – Хорьх Kfz. 70 позднего выпуска с внутренним расположением запасных колес. По правому борту машины закреплены лыжи. Колеса для лучшей проходимости по снегу обмотаны цепями. Капот двигателя закрыт теплым чехлом.

Аксессуары

С помощью аксессуаров от Тамии можно сделать неплохой сюжет на тему полевых ремонтных мастерских: импровизированный верстак, инструменты, бочки, канистры. Канистры для воды промаркированы крестами белого цвета.

Полевой козловый кран

Бельгийская фирма Precision Models специализируется на выпуске аксессуаров для моделистов на протяжении многих лет. Обычно в набор входят фототравленные и эпоксидные детали. Надо сказать, изделия бельгийцев сложны в сборке. Козловый кран из пластика делает Итальяери, но он отличается от крана германского образца.

Козловый кран фирмы Precision Models выполнен очень подробно, но его сборка требует предельной аккуратности, много времени и незаурядного опыта от моделиста. Каверны на поверхности некоторых эпоксидных деталей заделаны шпаклевкой фирмы Prince August.

Фигурки

Фигурки взяты из набора 35180 фирмы Тамия «Maintenance Grew Set». Изначально они предназначены для использования в диорамах с танками «Тигр» или «Пантера», но ничто не мешает поместить их в диораму с Хорьхом в качестве главного действующего лица. Фигурки собраны практически по инструкции. Только у стоящего солдата поднята повыше правая рука. Фигурки окрашены тамиевским акрилом. Обувь и амуниция окрашены масляными красками. Открытые участки тела – акрила цвета буфф с последующей тонировкой масляными красками.

Фигурки тонированы обычными способами – заливкой и методом сухой кисти масляными красками.

Все элементы диорамы приклеены к основанию цианакрилатом, даже – Хорьх. Диорама закончена. Благодаря необычной круглой подставки Хорьх смотрится очень оригинально.



Санитарный Хорьх Kfz. 31 – крайне редкая машина. Снимок сделан в Северной Африке. Грузоподъемность санитарного Хорьха составляла 3050 кг, в то время как второй по грузоподъемности санитарный автомобиль вермахта Phaeton Granit мог перевозить только 2 400 кг груза. Хорошо видны нарисованные на кузове красные кресты в белых кругах.



Еще один санитарный Хорьх Kfz. 31. Машину изрядно изрешетили пулями. Вот тебе и Женевская конвенция! Красный крест на борту виден прекрасно.

Этот Хорьх окрашен в танковый серый цвет, Восточный фронт. Автомобиль выглядит более свежим по сравнению с сидящими в нем солдатами.





Перевозка воинской части вермахта по железной дороге, Балканы, 1944 г. На платформе стоит автомобиль Татра 57К. По сравнению с солдатами, машина выглядит очень небольшой. Тент поднят. Автомобиль покрыт камуфляжными пятнами двух цветов. Базовая окраска – темно-желтая.

Tatra 57 K

Модель Татры 57К выпускает чешская фирма Plus Model, специализирующаяся на качественных изделиях из эпоксидки. Набор содержит примерно 50 эпоксидных деталей, плату фототравления, декаль и прозрачную пленку для воспроизведения остекления автомобиля. Инструкция хорошо иллюстрирована.

Сборка

На автомобиль Татра 57 сохранилось много оригинальной документации, да и сами автомобили являются редкостью, но не раритетами. Обилие информации упрощает изготовление модели.

Размеры и внешний облик в целом производитель модели передал правильно. В то же время модель содержит ряд ошибок. Особенно бросается в глаза неверный передок

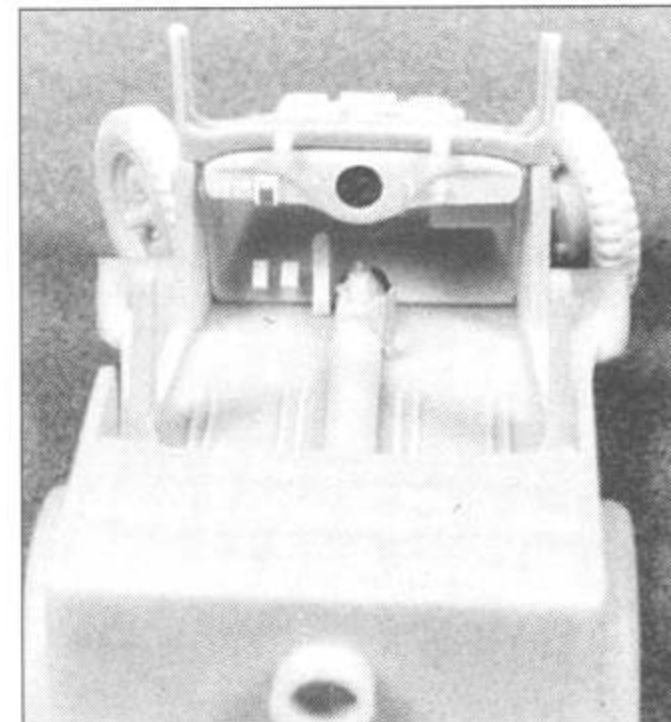
– неправильные передние обводы крыльев, радиатор же сделан слишком коротким. Исправить форму крыльев просто, но с радиатором дело обстоит сложнее. Ходовая часть собирается легко. Для склейки лучше использовать цианакрилат.

Внутри модели

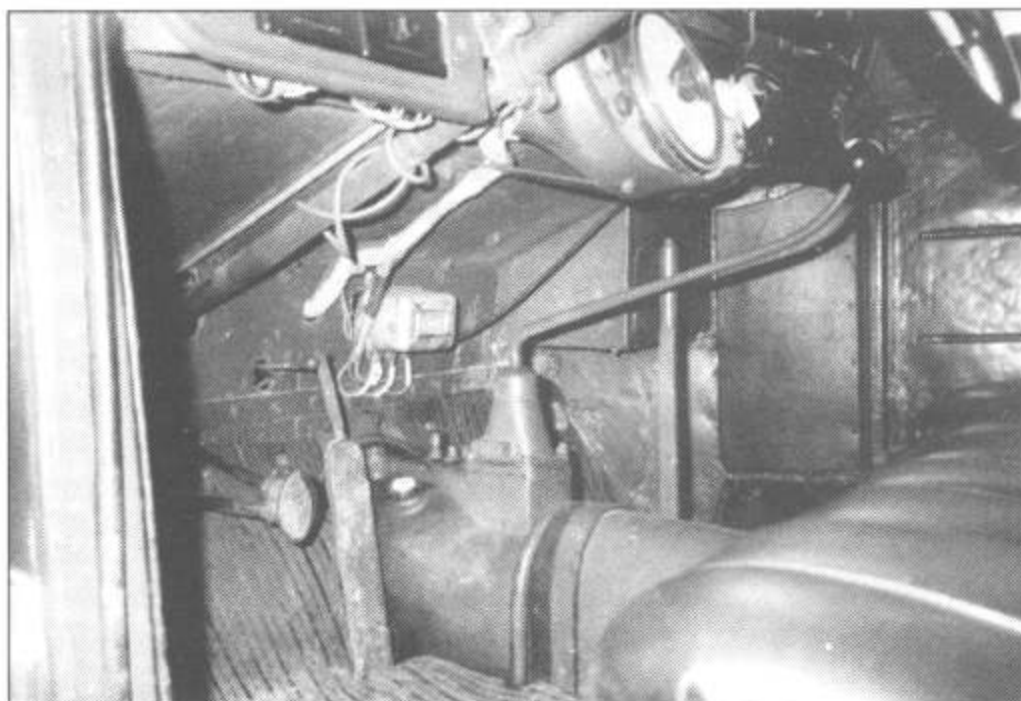
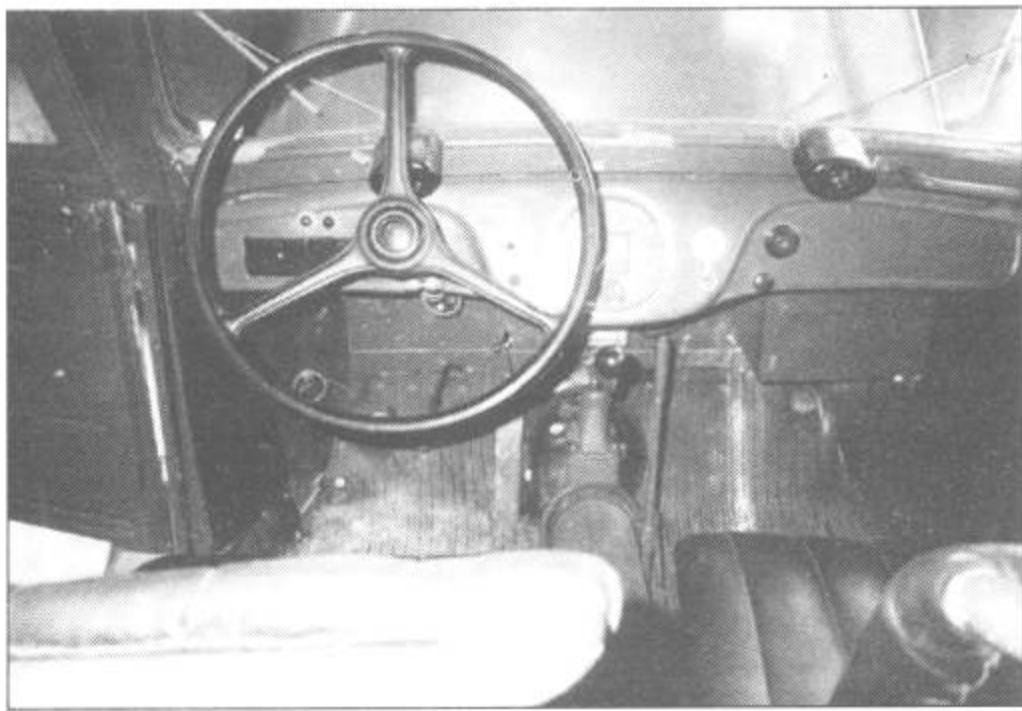
Рычаг переключения передач (деталь 33) надо заменить отрезком стальной или медной проволоки диаметром 0,5 мм. Производитель просто-напросто забыл про педаль тормоза, расположенную правее рычага переключения передач. Подходящую педаль несложно подобрать среди остатков старых моделей, к примеру от модели Кубельвагена, или изготовить из листового пластика.



Модель фирмы Plus Model. Детали качественно отлиты из эпоксидной смолы, очень аккуратно выполнена расшивка. Модель комплектуется платой фототравления. Очень подробная детализовка!



Интерьер кузова воспроизведен почти полностью.



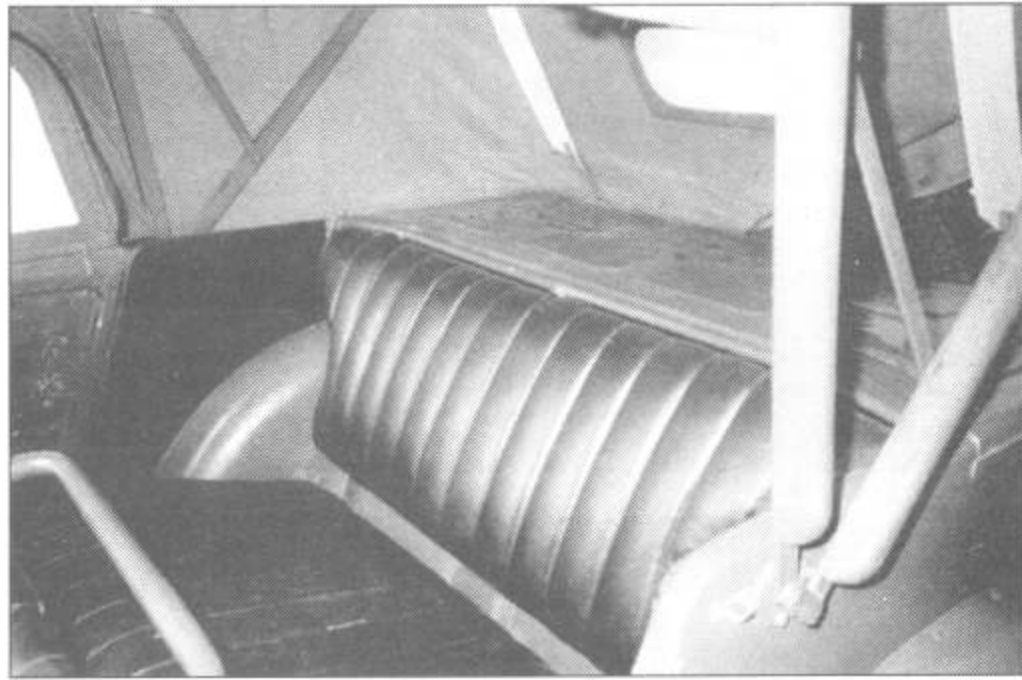
Крупный план рычага переключения передач. За ним виден рычаг ручного тормоза.



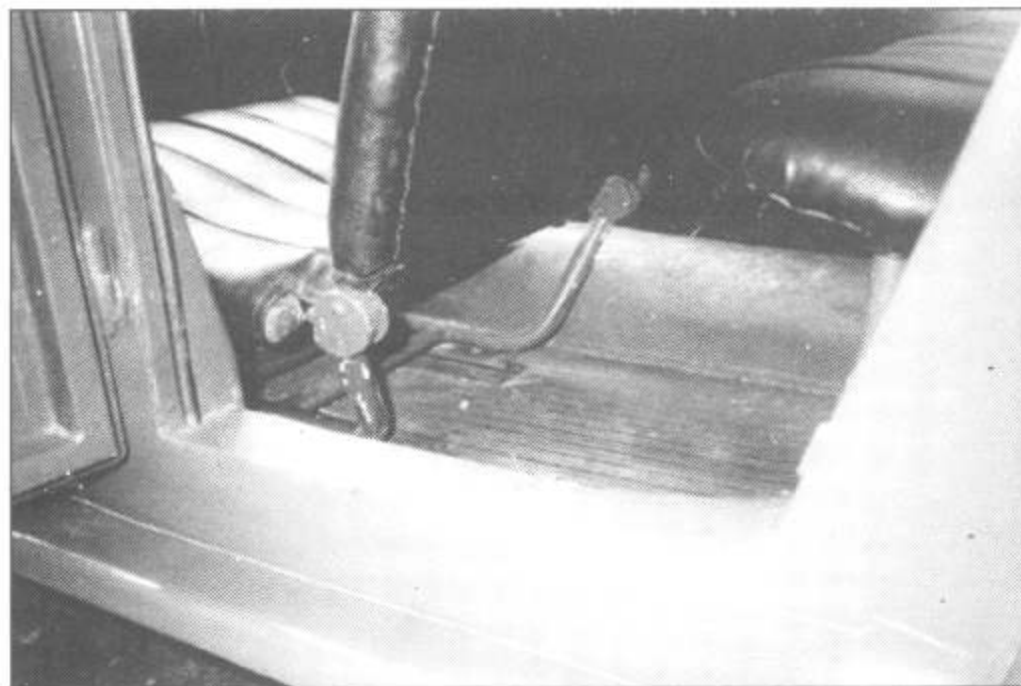
Спинки передних сидений. Хорошо видны внутренние поверхности дверок и тента. Сиденья – гражданского, а не военного образца.



Крупный план механизма складывания тента.

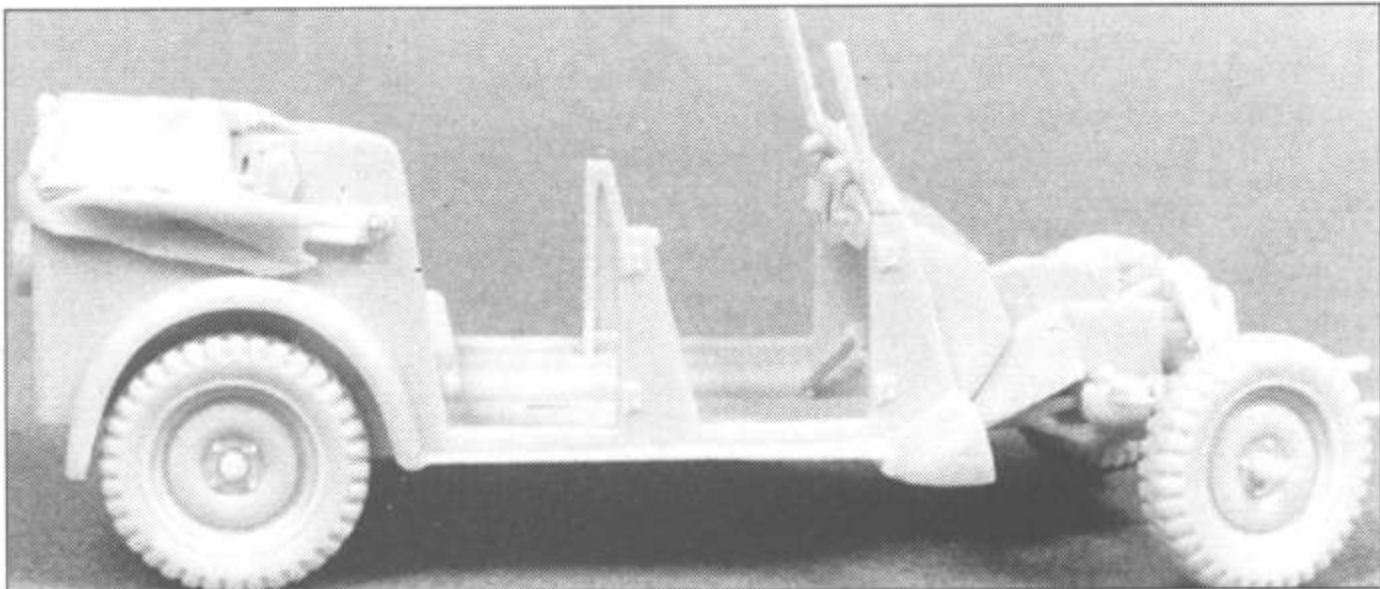
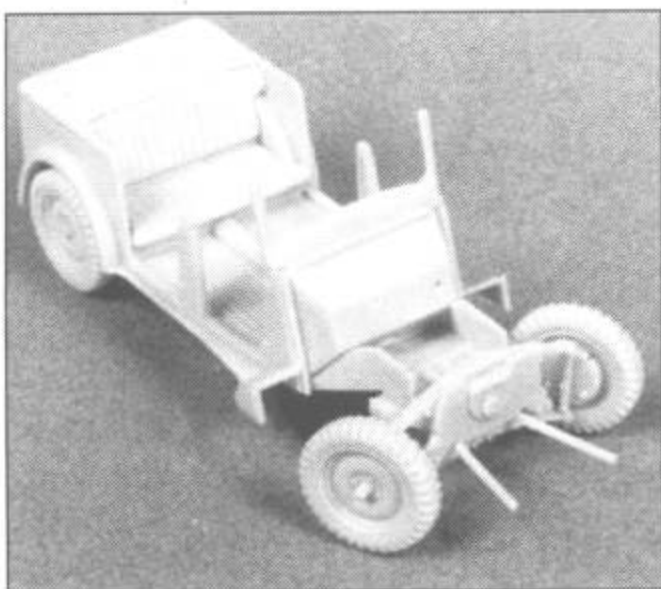


Заднее сиденье-диван. Сиденье также гражданского образца. На военных машинах сиденья были сделаны по типу сидений Кюбельвагена.

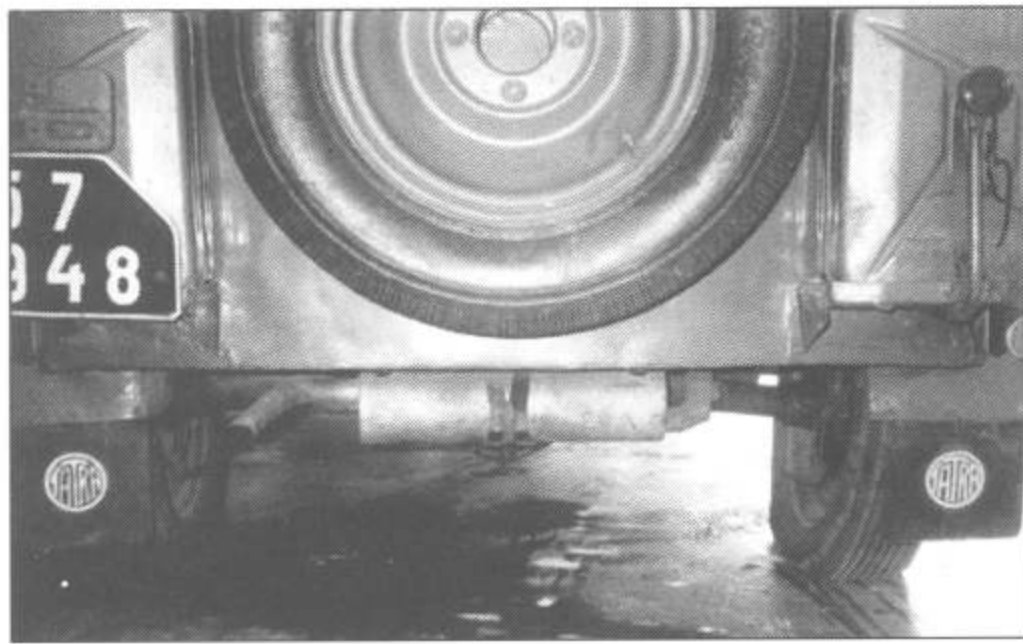
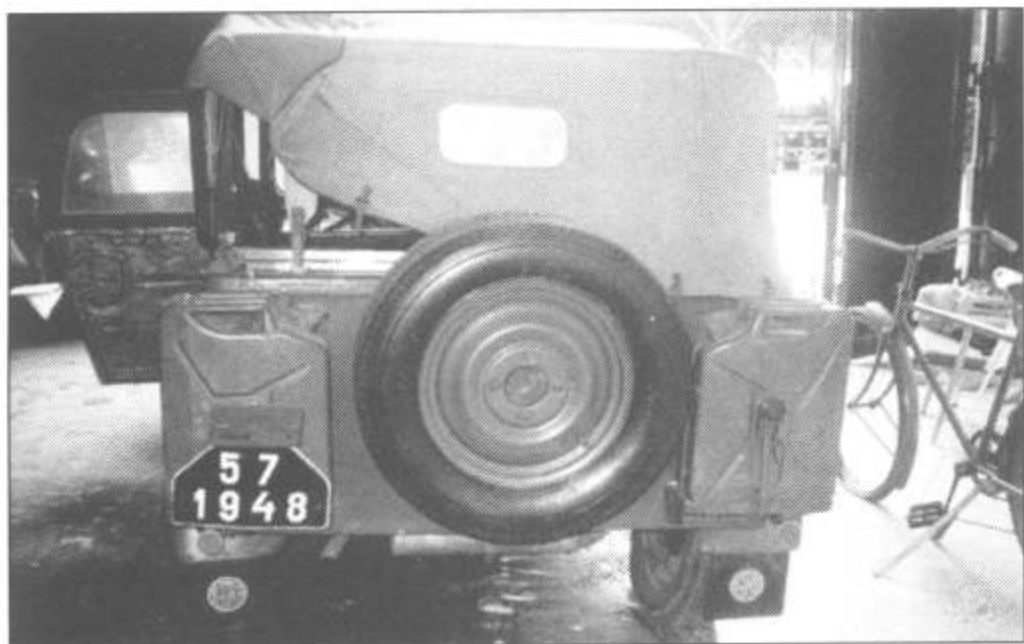


Детализировка фиксаторов переднего и заднего сидений

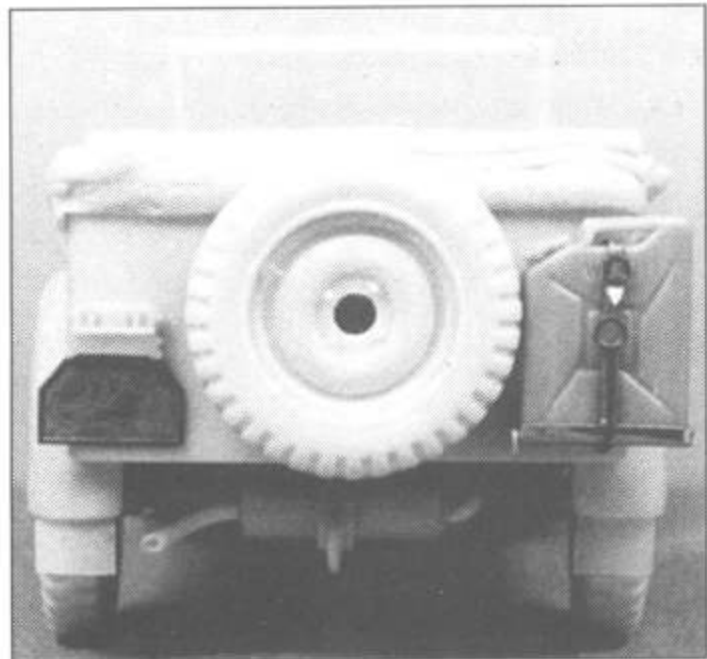




Модель в процессе сборки. Оставлены сиденья гражданского типа.



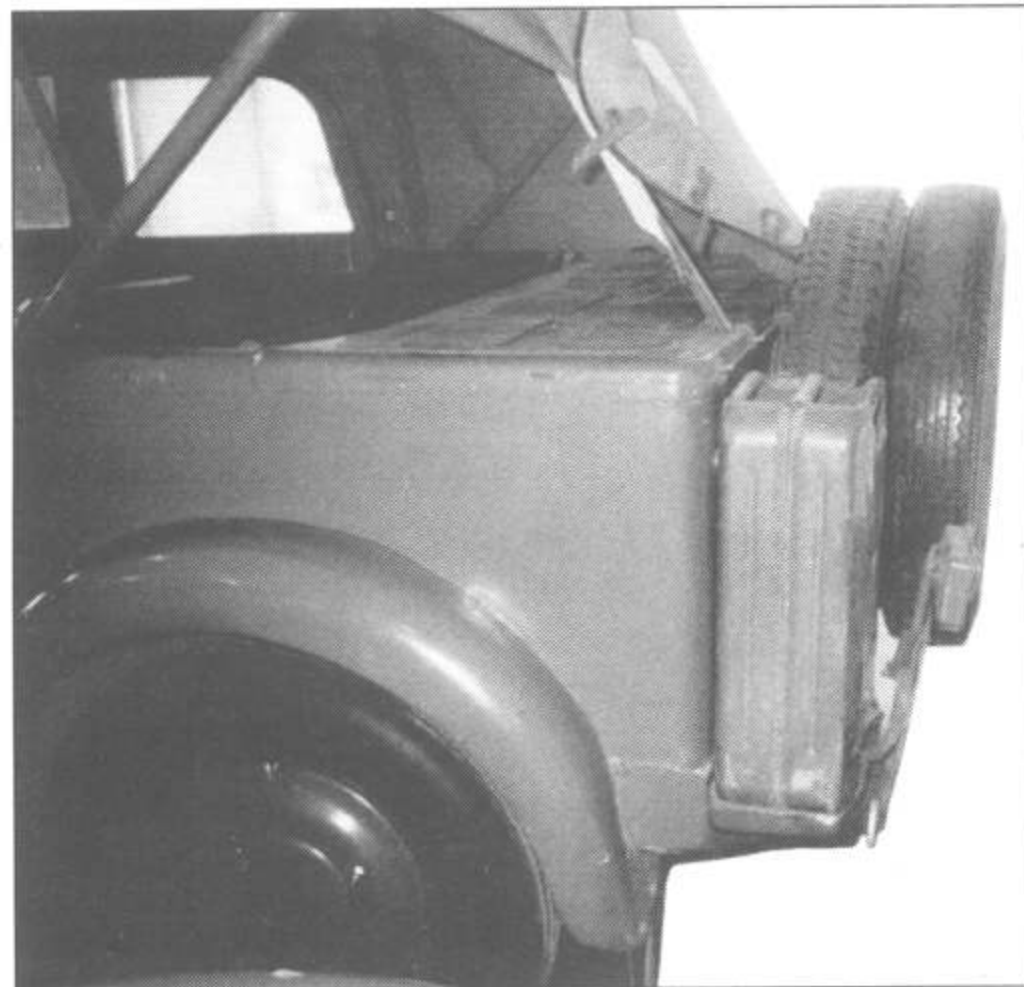
Очень интересные снимки живой Татры 57К. На корме закреплены две канистры. Кронштейн-опора для канистр приварен к кузову. Хорошо видна выхлопная труба с глушителем.



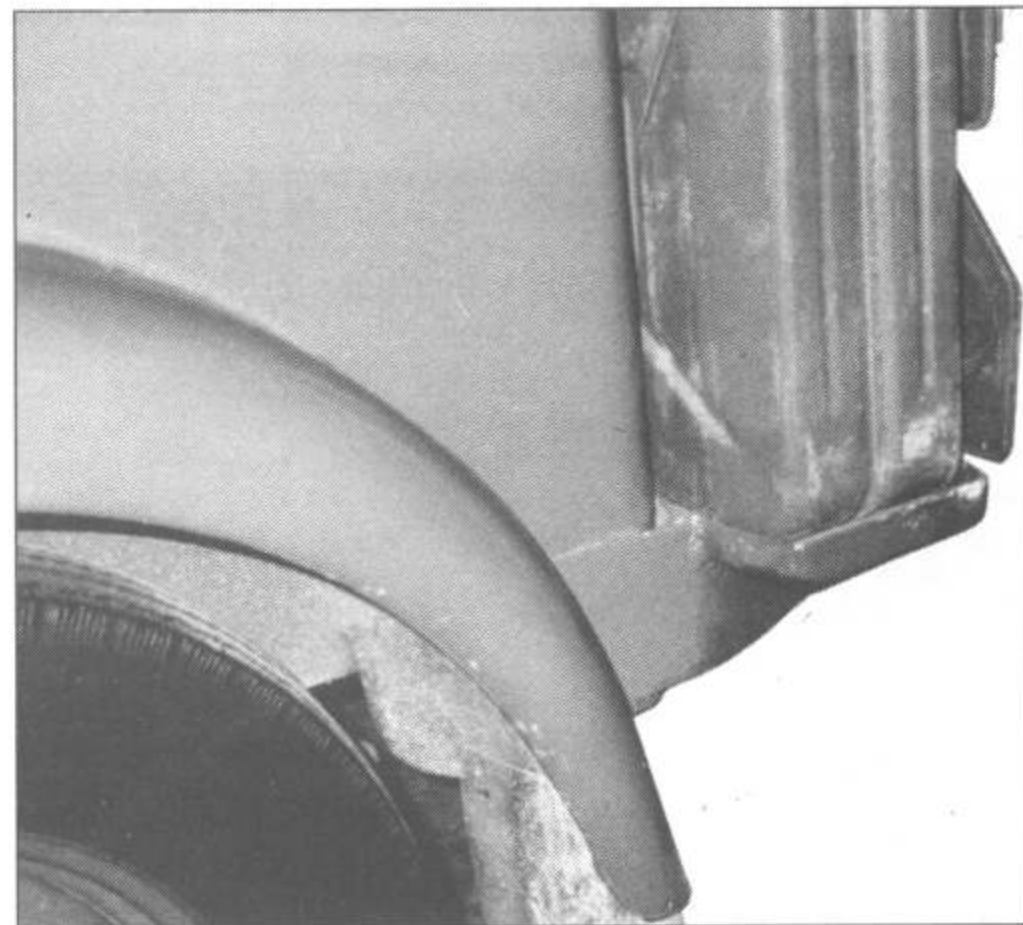
Корма модели. Добавлены фартуки на крылья, запасное колесо, канистра, табличка номерного знака, конвойный огонь.

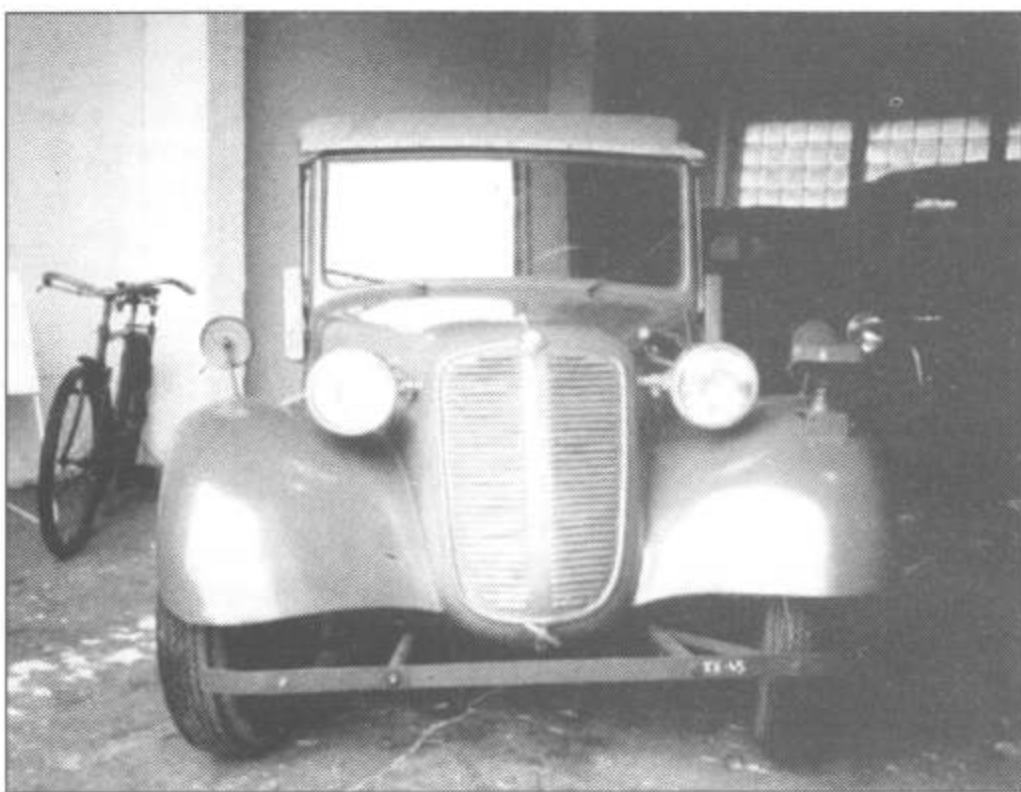


Модель смотрится как настоящая. Крепеж лопаты выполнен из тонкого пластика.

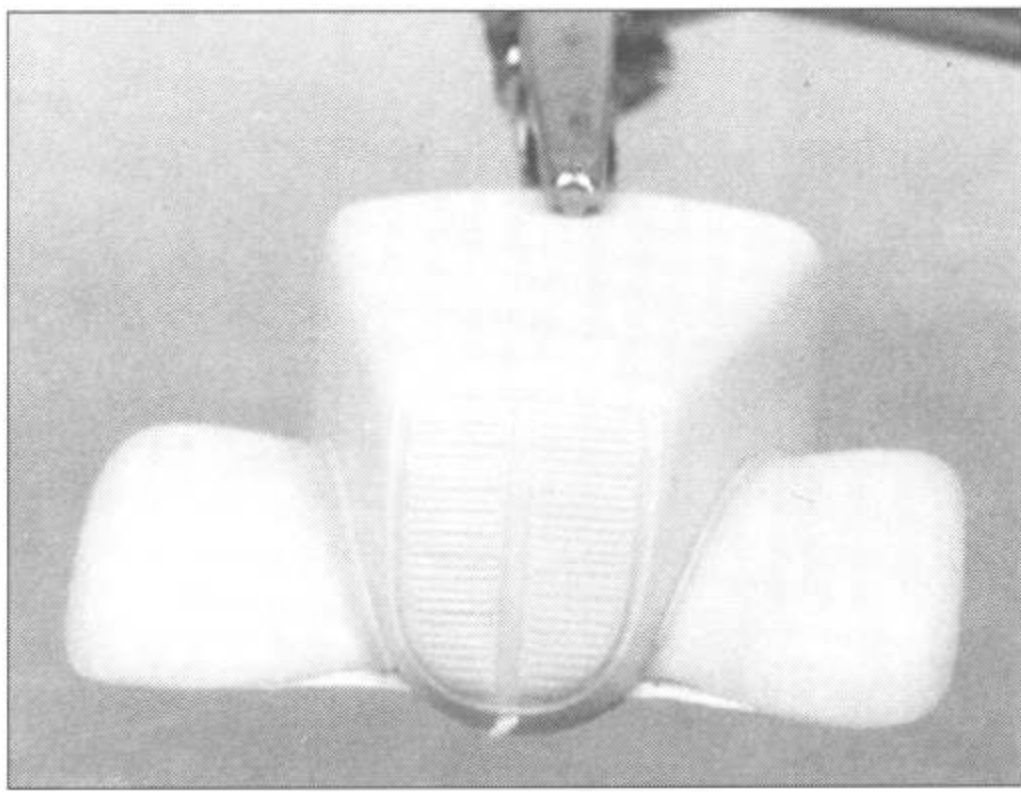


Крупный план крепления канистры.





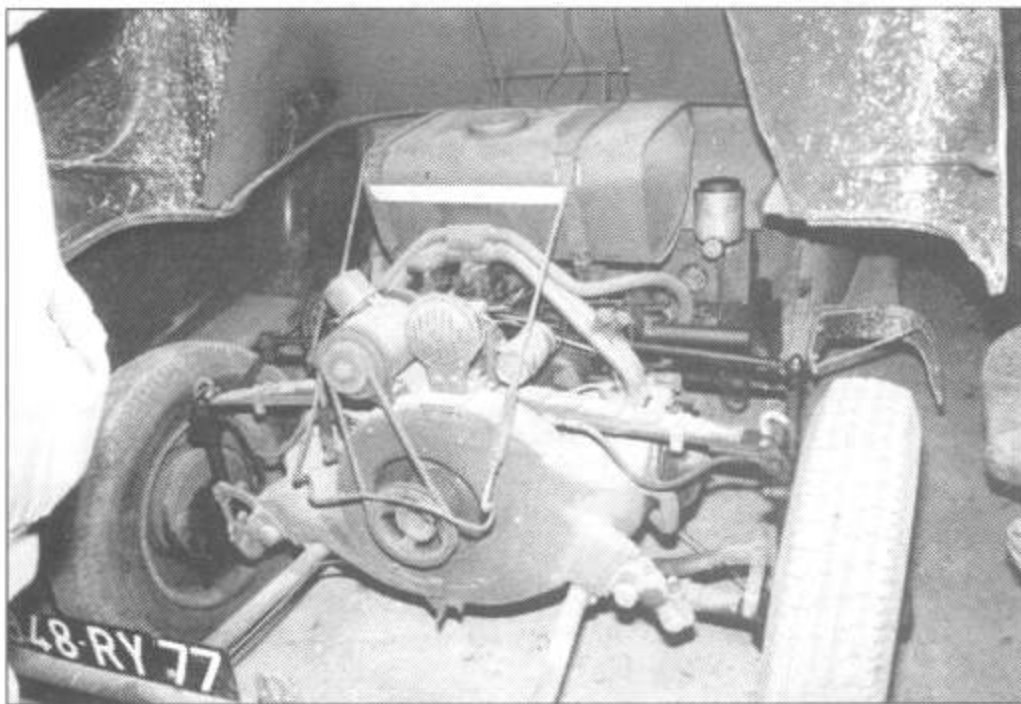
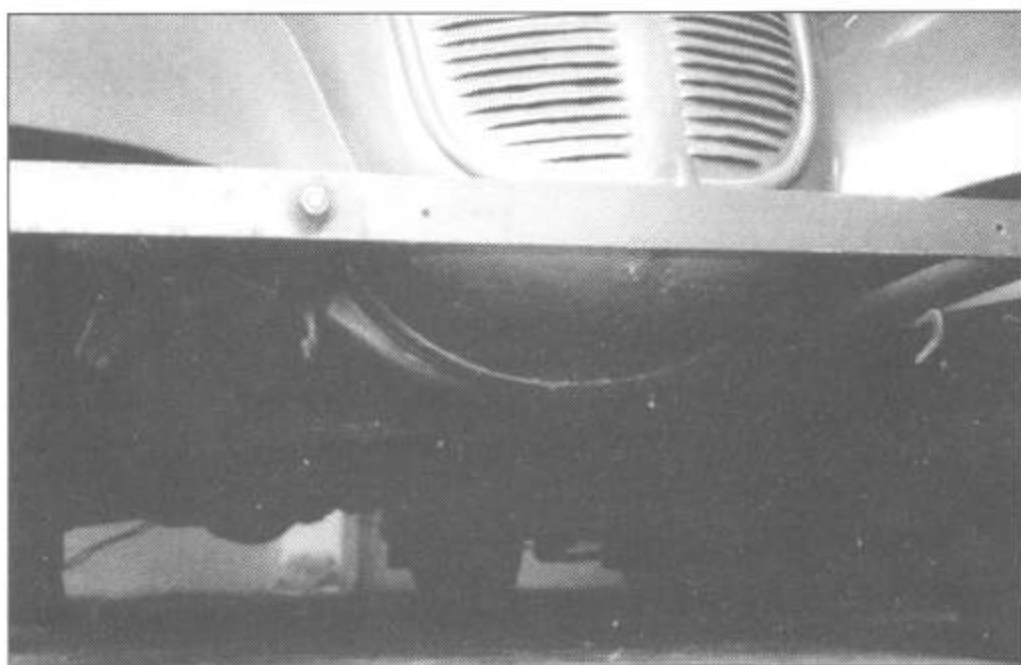
Вид спереди на Татру 7К.



Передняя часть модели, видны нарощенные крылья.



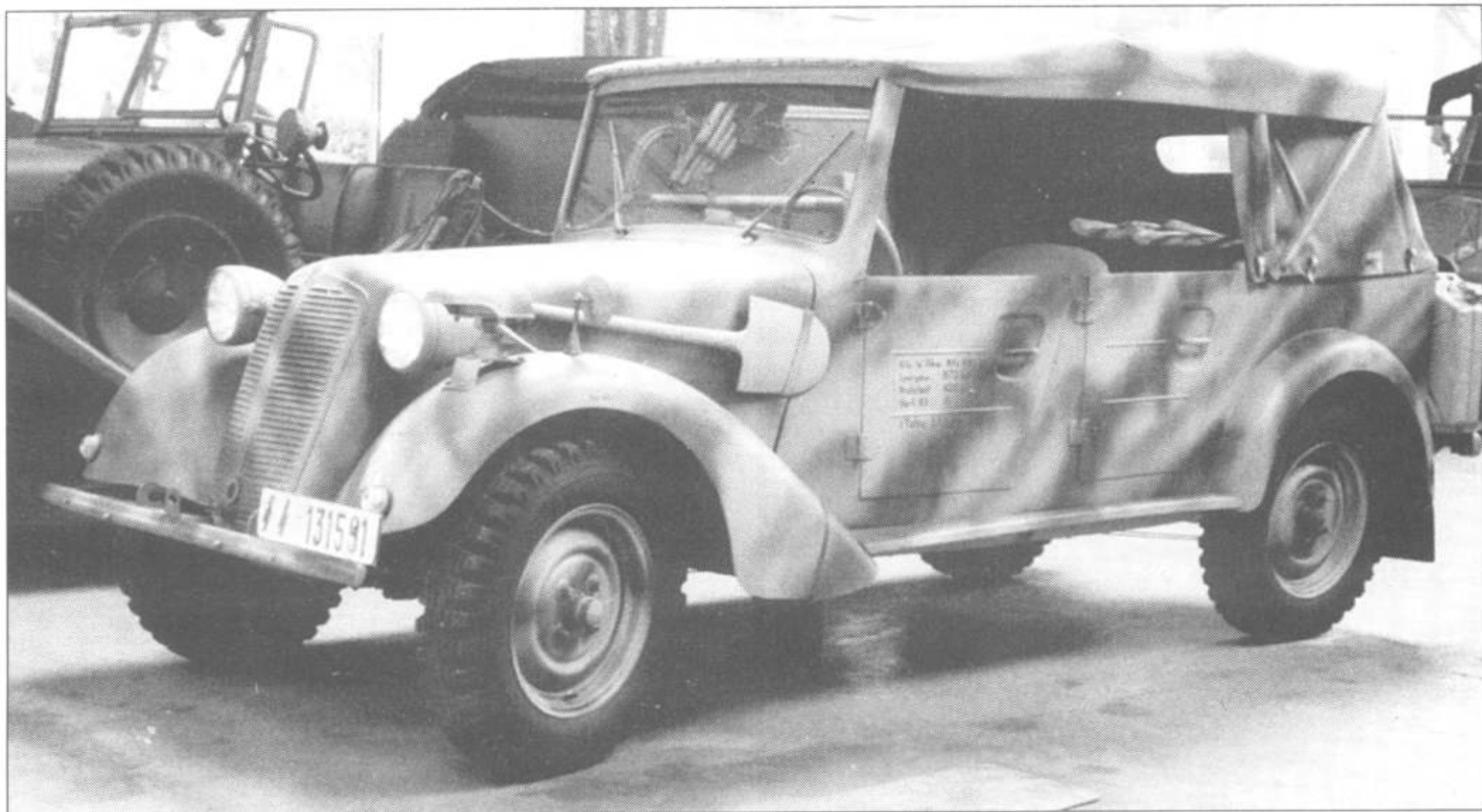
Крупный план бампера. Обратите внимание на шестигранные гайки.



Двигатель и бензобак.



Татра 7К на Восточном фронте.



Хороший пример удачной реконструкции исходной машины. Индикаторы габарита на крыле не аутотеничны.

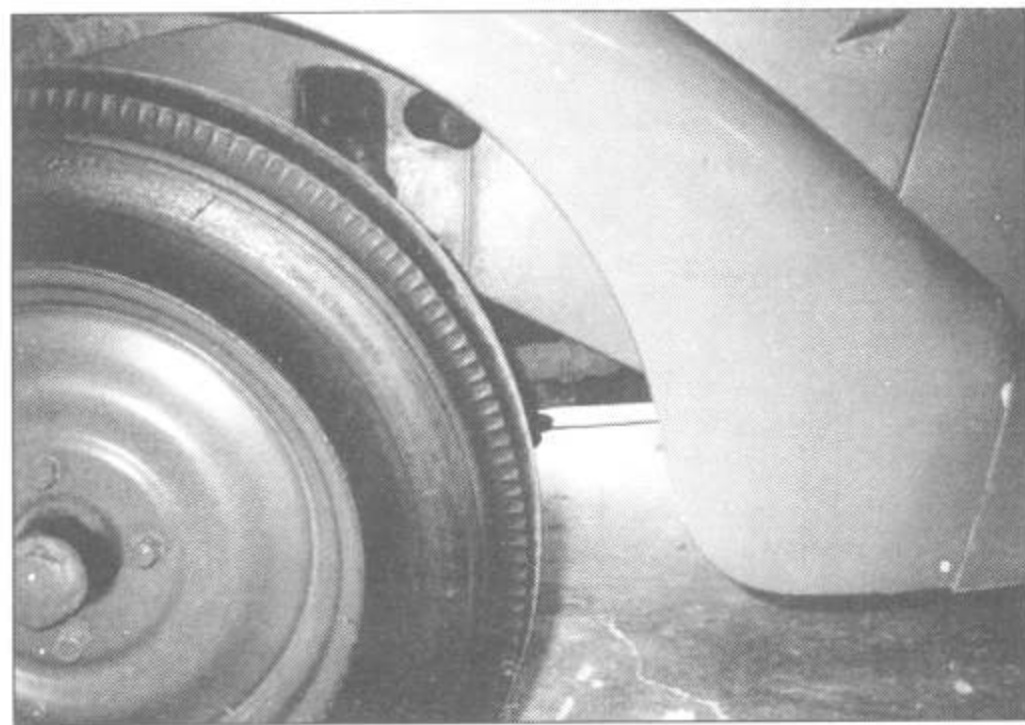
Передние сиденья удобнее монтировать после окраски интерьера. У сидений новые рамы выполнены из металлической проволоки.

Кузов и шасси

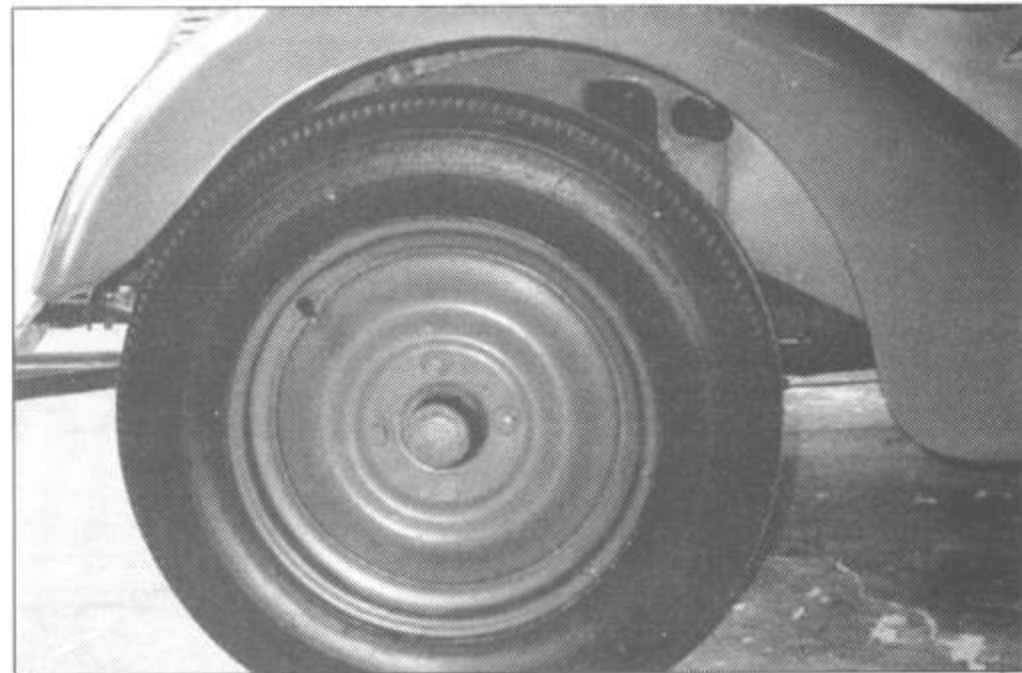
Требуется работать с предельной осторожностью по причине хрупкости деталей, особенно выхлопной трубы (детали 31-32).

Колеса можно развернуть, предварительно срезав полуоси, чтобы приклеить их заново в повернутом положении. Все четыре колеса необходимо приклеить почти одновременно, чтобы цианкрилат не успел намертво засохнуть. Модель с «наживленными» колесами устанавливается на плоскую поверхность для выравнивания колес.

В каждом ободе из тянутого литника сделан ниппель подкачки камер.



Крупный план переднего левого колеса машины.



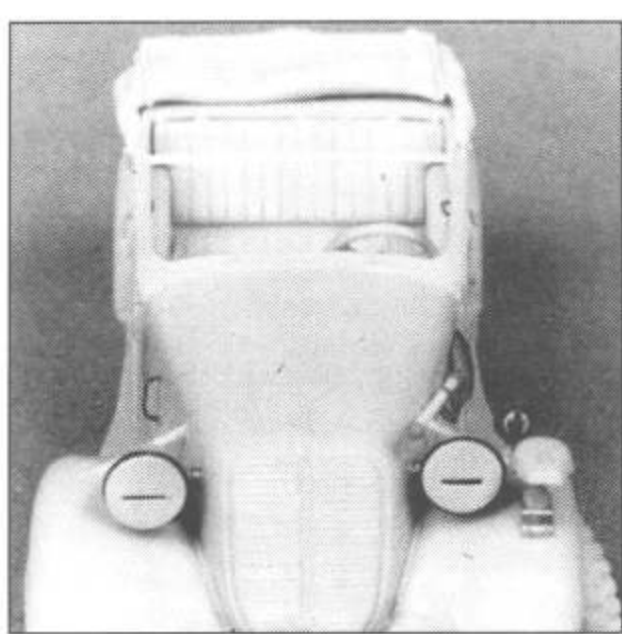
Крупный план колеса и крыла.



Детализировка петель дверей, ручка, крепеж лопаты.



Левый борт Татры. Подножка проходит от переднего до заднего крыла.



На фары модели установлены светомаскировочные насадки.



Кабина с поднятым тентом.



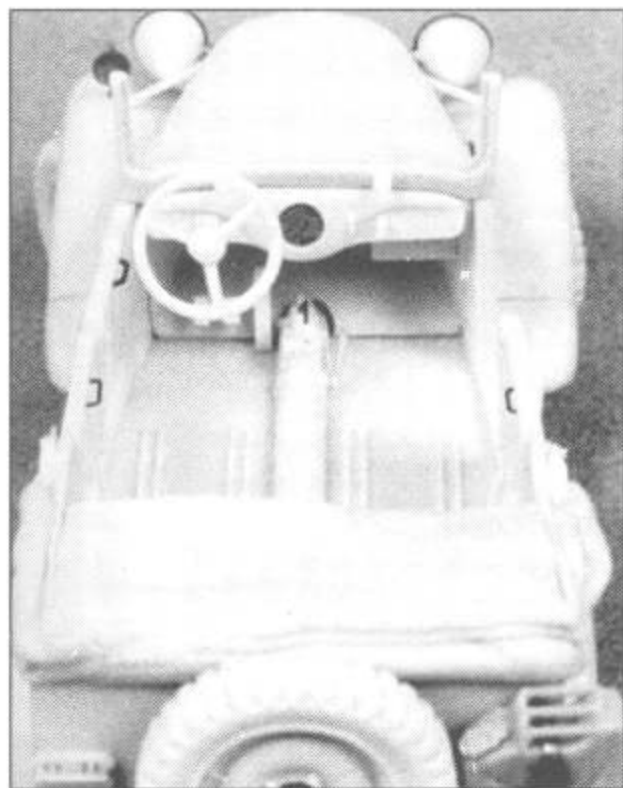
Правый борт. Видны выштамповки для увеличения жесткости дверей. На крыле установлено второе зеркало заднего вида.

Задняя часть тента не модернизирована, но небольшая доработка все же проведена для показа внутренних фиксаторов рамы тента. Рама выполнена из проволоки. Головки заклепок, не показанные на модели, вырублены из листового пластика пробойниками и приклеены в нужные места.

Фартуки на заднем крыле — фототравленные детали размерами 4,5x5 мм. Смонтирован крепеж для одной канистры под бензин. Слева приклеена табличка номерного знака и конвойная фара.

Борта

Борта отлиты отдельно от кузова, дверцы можно приклеить в открытом или закрытом положениях. Внешние ручки дверей сделаны заново из пластика, внутренние — из проволоки.



Вид сверху сзади на интерьер модели. Рама ветрового стекла сделана из листового пластика.

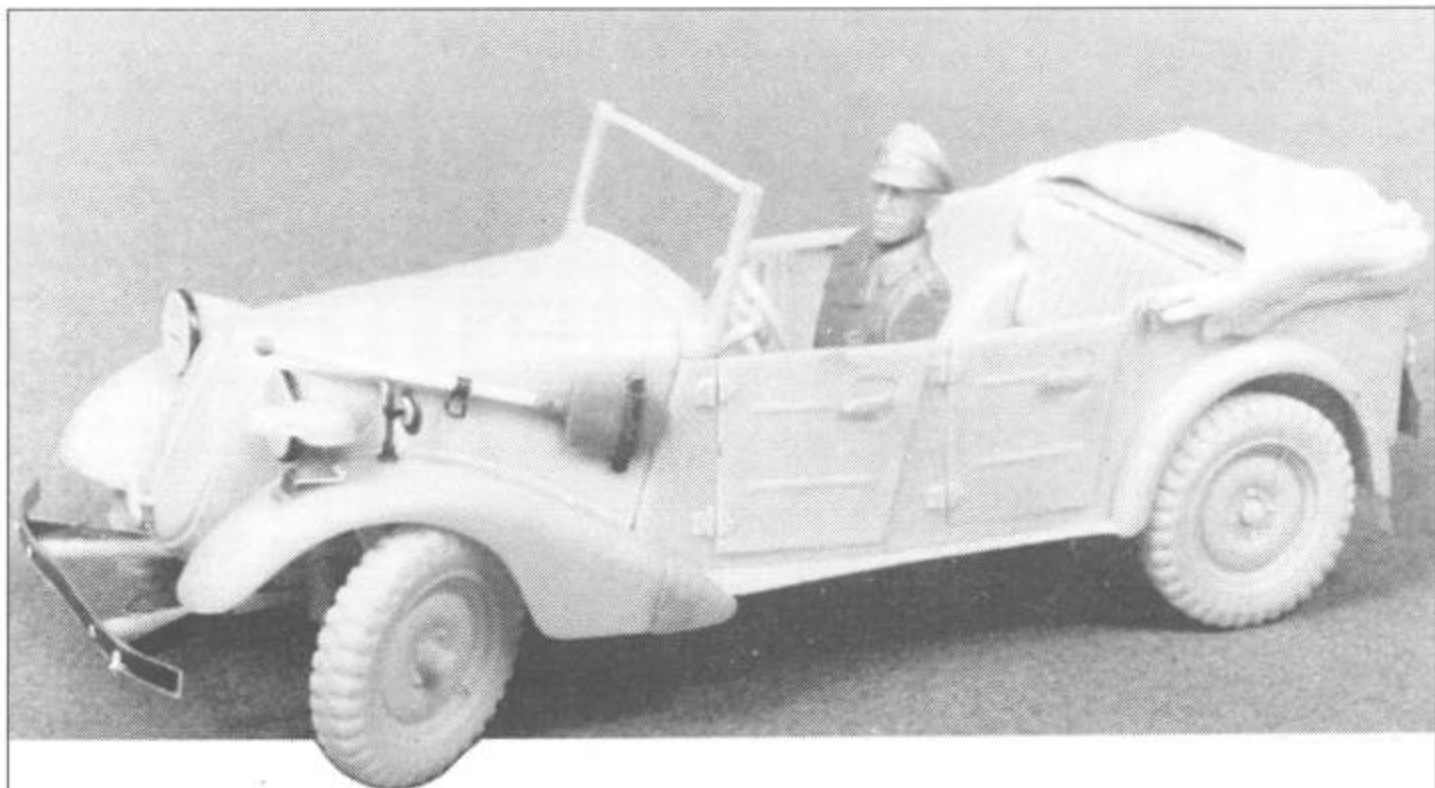


Задняя часть правого борта Татры 57К. Крыло явно больше, чем на модели, к нижней части крыла прикреплен резиновый фартук.

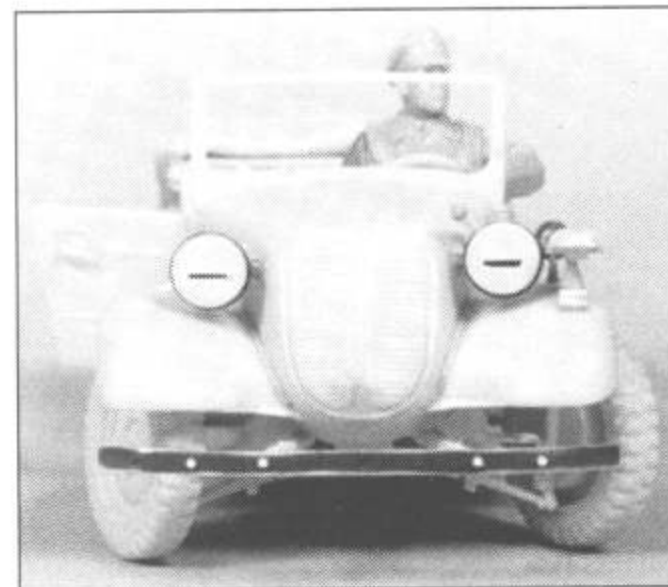
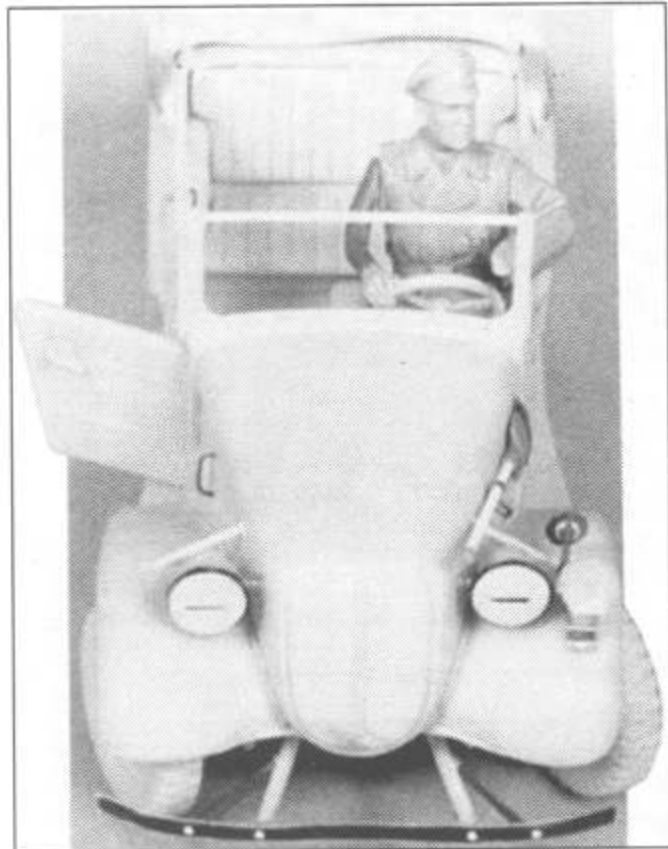
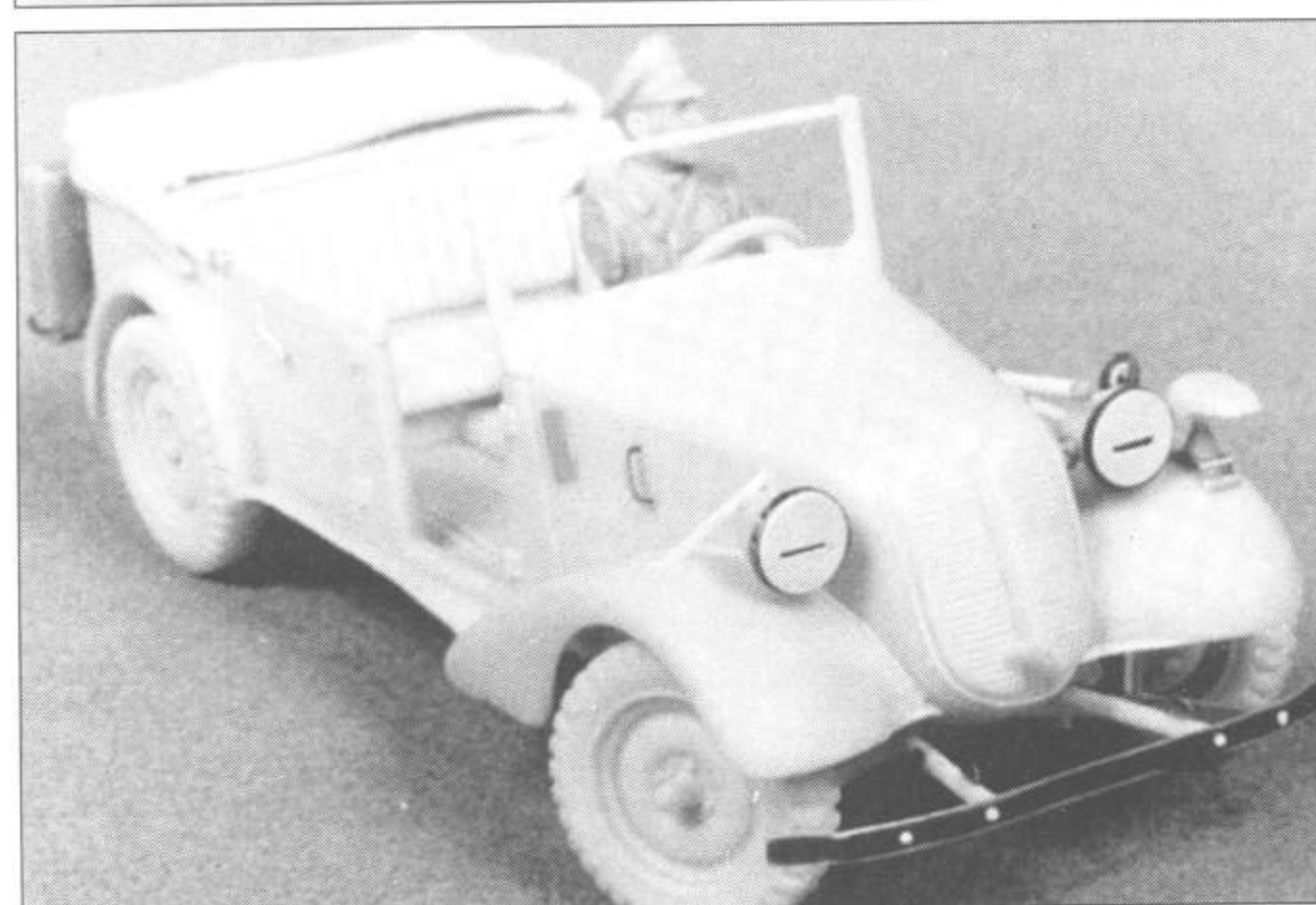
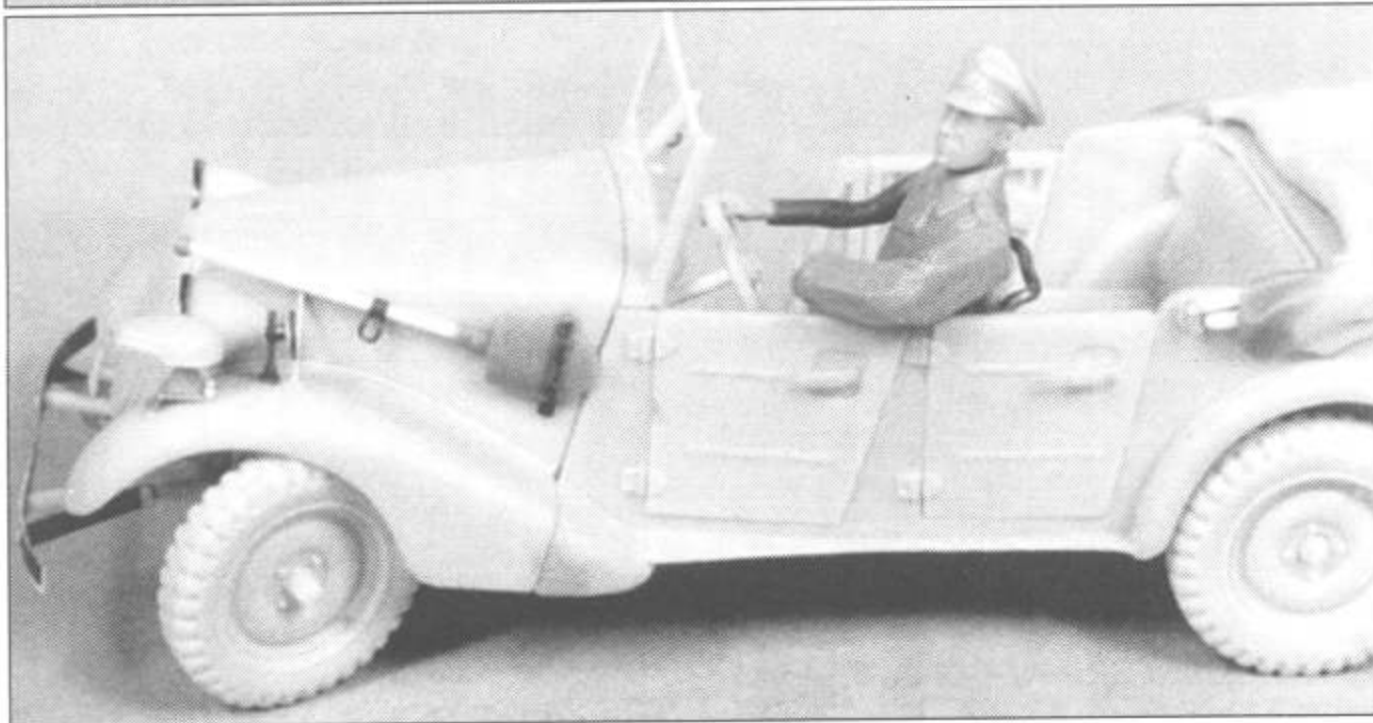
Передок капота, крылья, решетка радиатора

Как уже говорилось, крылья и решетка радиатора сделаны неверно. Каждое крыло наращивается полосками листового пластика. Шов тщательно шпаклюется и зачищается. Радиатор оказался, как ни странно, довольно правильным, видимо производитель исправил ошибку первых отливок модели. На правой стороне капота отсутствует лючок. Лючок размерами 5x2,5 мм вырезан из алюминиевой фольги и наклеен на капот. На лючке закреплена ручка, выполненная из проволоки.

Фары можно установить как со светомаскировочными колпаками, так и без них. В первом случае в высверленную фару вклеивается оргстекло. Предварительно отражатель фары окрашивается серебрянкой. Капелькой цианкрилата можно имитировать лампочку.



На светлом фоне эпоксидки выделяются темные самодельные и фототравленные детали.



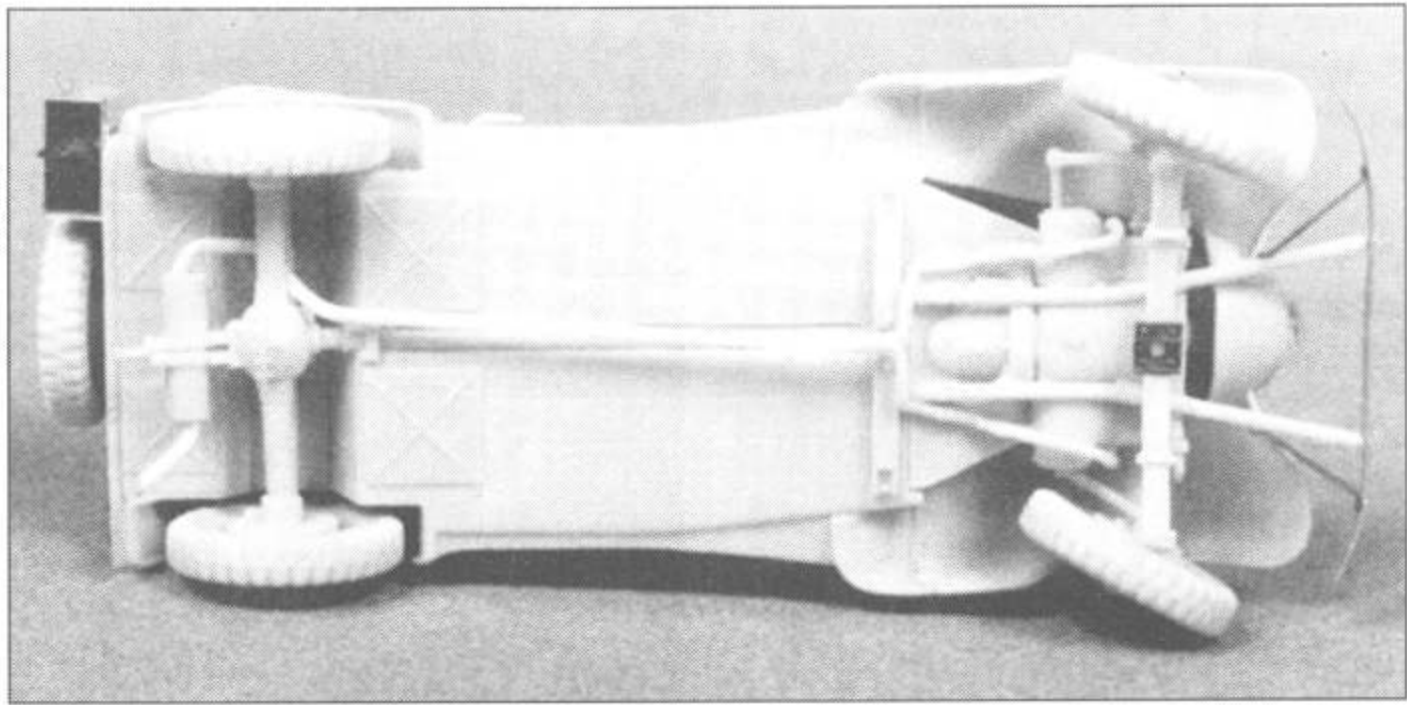
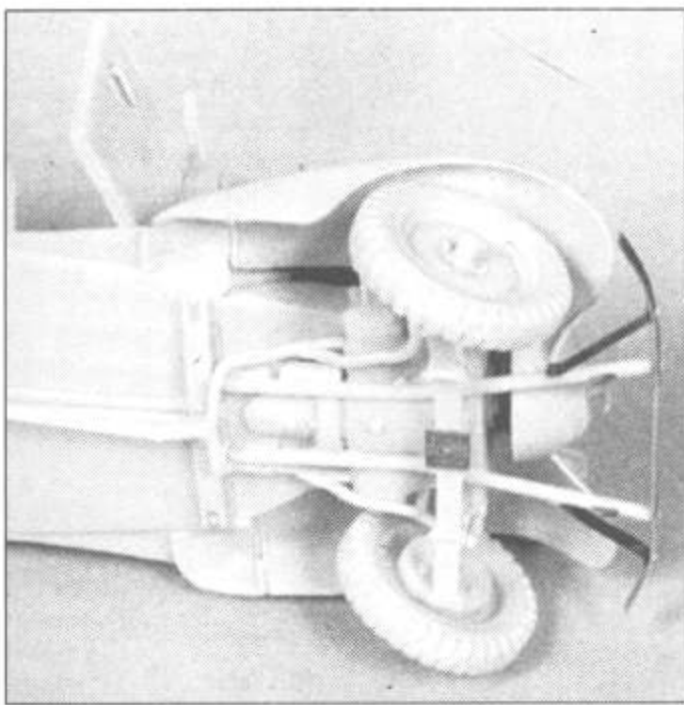
Передок модели полностью завершен. Бампер изготовлен из алюминиевой полосы. На бампер приклеены головки болтов, вырубленные шестигранным пробойником фирмы Raupch & Die из листового пластика. Фигурка офицера дорабатывается по месту. Каркас правой руки сделан из проволоки, которая согнута в естественное положение применительно к модели. Рама ветрового стекла полностью самодельная. Из пластика вырезано основание кронштейна фары Нотек, к основанию приклеены четыре головки болтов.

ку. Лампочка окрашивается желтым лаком. Во втором случае светомаскировочные колпаки выполняются самостоятельно из пластика и окрашиваются в черный цвет.

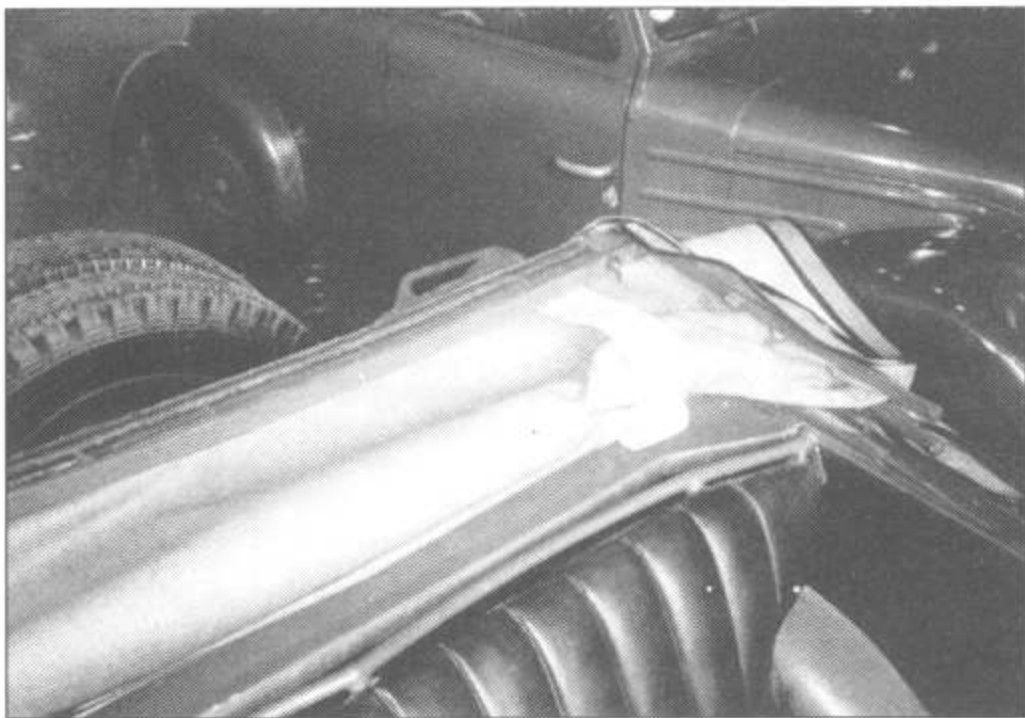
Зеркало заднего вида вырезано из кусочка от платы фототравления. Стержень крепления зеркала флажка взят от модели автомобиля Хорьх Kfz. 15 фирмы Итальяери.

Места установки поручней на капоте и крыльях показаны неверно, они должны устанавливаться выше решетки радиатора. Лопата взята от другой модели. Крепеж — полоски пластика с пряжками из меди. Основание фары Нотек вырезано из фольги, по углам платки приклеены четыре головки болтов.

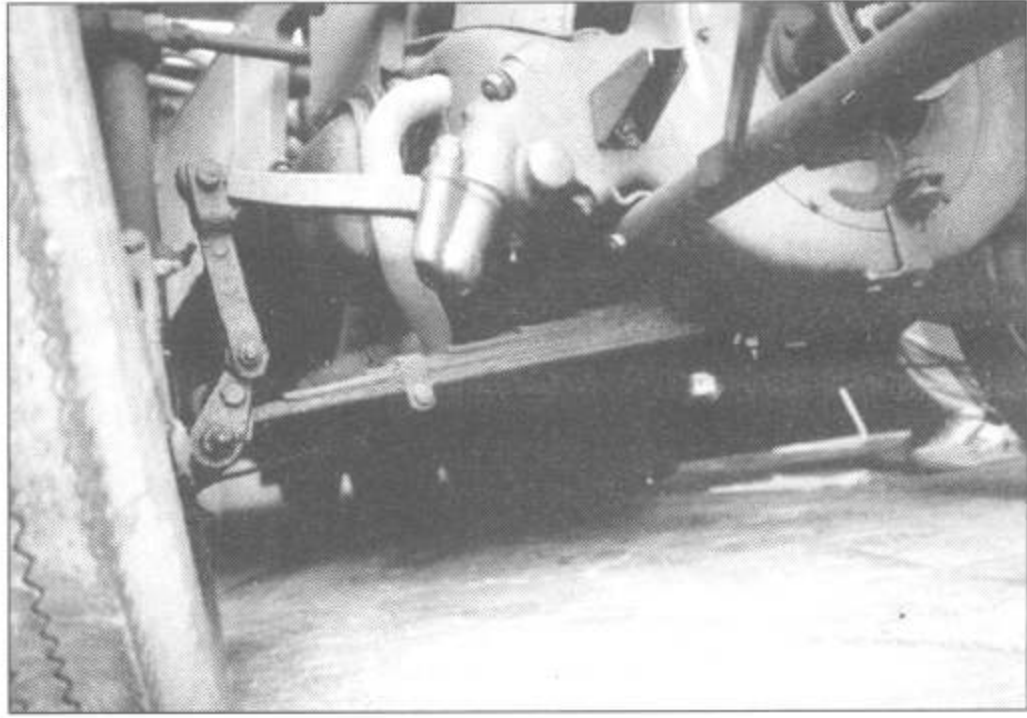
Бампер изготовлен заново из полоски алюминия. Длина бампера 43 мм, ширина — 2 мм. Концы бампера отогнуты на контейнере от фотопленки. На бампер наклеены головки болтов. Рама ветрового стекла выполнена заново из листового полистирола.



Низ модели. Выхлопная труба сделана из пластиковой трубки диаметром 1 мм.



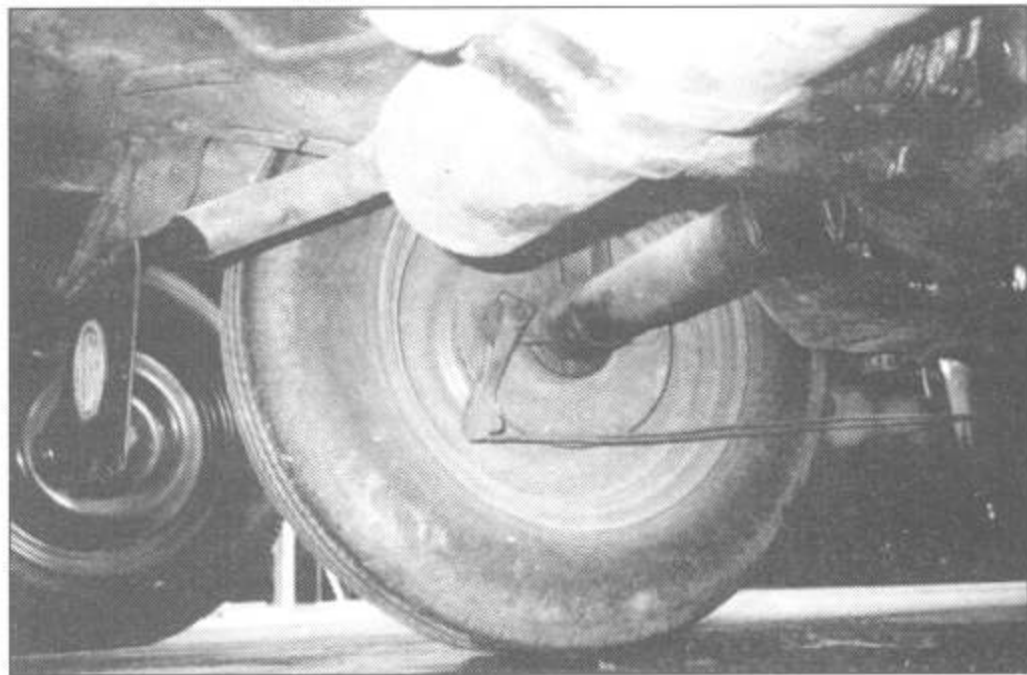
Сложенный тент. На задней стенке кузова закреплено два запасных колеса.



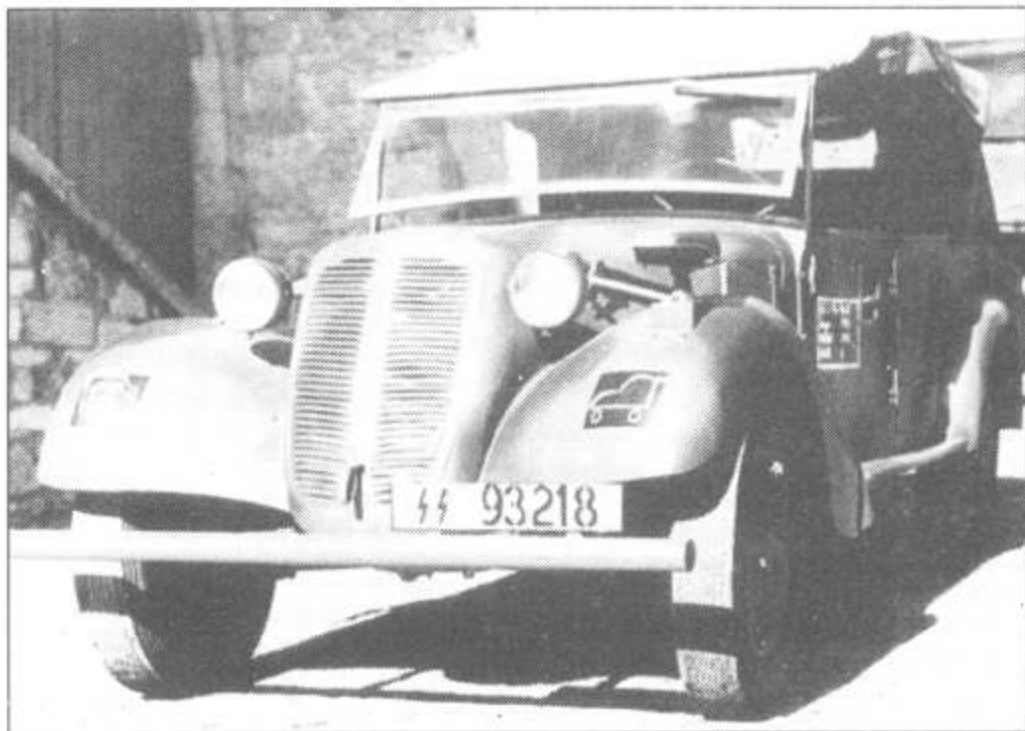
Элементы подвески и нижняя часть двигателя Татры.



Левое переднее колесо, вид изнутри. Многие элементы на модели не воспроизведены.



Днище машины, хорошо виден глушитель, внутренняя часть колеса. Можно различить резиновый фартук.



Окраска и маркировка

Модель воспроизводит машину по состоянию на ноябрь 1942 г. Техника того периода красилась целиком в темно-серый цвет, так называемый «германский танковый серый». По поводу точного оттенка этого цвета споры не утихают до сих пор.

Модель окрашена эмалью Хамброл 67, краска нанесена из аэрографа. Поверх высохшей краски нанесен слой матового лака Хамброл 49. Лак сохнет сутки, после чего модель можно ставить на диораму. Модель тонирована методом сухой кисти смесью красок Хамброл 67, 29 и 34.

Татра 57К из музея Виктории. Машина восстановлена, поэтому многие детали не являются оригинальными. К примеру, вместо нормального бампера установлена труба, ветровое стекло вообще левое. На машину нанесена маркировка 10-й танковой дивизии СС «Фрюнсберг».

А вот эта Татра восстановлена со всем тщанием. Результат более чем впечатляет, частная коллекция.

Шины окрашены смесью эмалей Хамброл 33 и 29., тонированы методом сухой кисти эмалью Хамброл 29. Кожаная обивка сидений окрашена эмалью Хамброл 33 и тонирована масляными красками методом заливки. Тент окрашен эмалью Хамброл 29 и высветлен смесью эмалей Хамброл 93 и 34 методом сухой кисти.

Эмблема дивизии СС «Дас Рейх» - лимонно-желтая. Нанесена эмблема на правом крыле. Пыль имитирована пастелью.

Фигурки

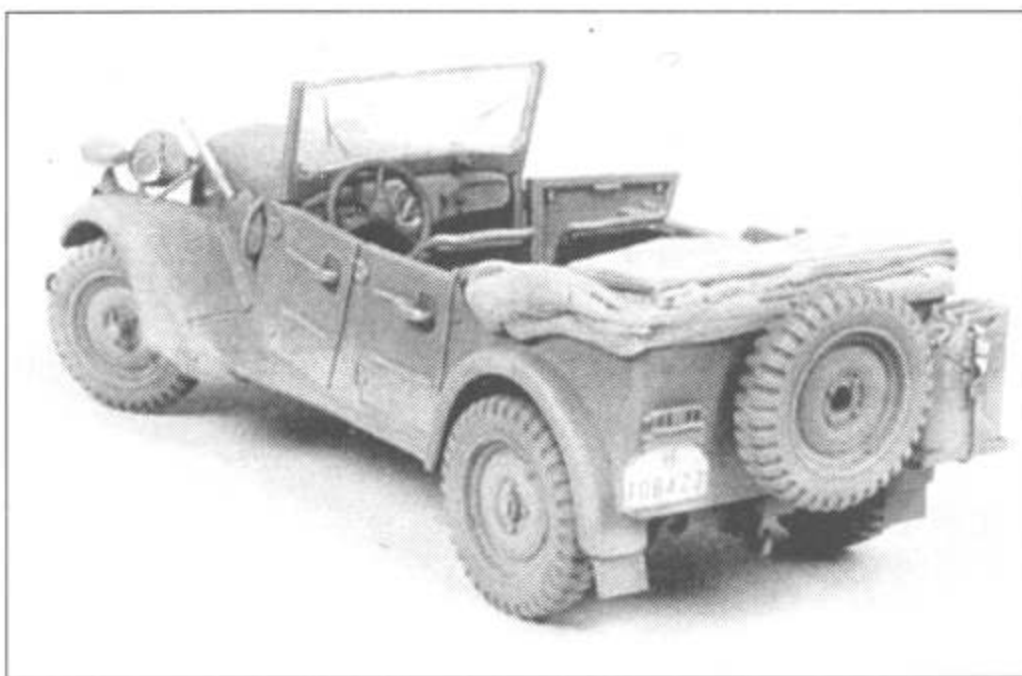
Фигурки шоферов производят многие фирмы – Верлинден, PV Figures, Jaguar, Warrior, Hornet, но самые реалистичные фигурки делает фирма МК35. Все фигурки, дополняющие модель, - фирмы МК35.

Униформа офицера окрашена в цвет Feldgrau месью эмалей Хамброл 111 и 86, это базовая окраска. Затем форма тонирована методом сухой кисти смесью эмалей Хамброл 111, 86 и 34. Обувь – Хамброл 33, тонирована масляными красками дымчатого цвета.

Татра на железнодорожной платформе. Экипаж машины боевой пользуется возможностью и тщательно моет автомобиль. Хорошо видна закрепленная на стенке капота лопата.

Татра 57К похоже является единственным механизированным средством в данном воинском подразделении. Снимок сделан на Балканах, дикая страна, дикие люди. Кузов Татры буквально завален различным скарбом – не на велосипеде ж его везти.





Собранная и окрашенная модель.

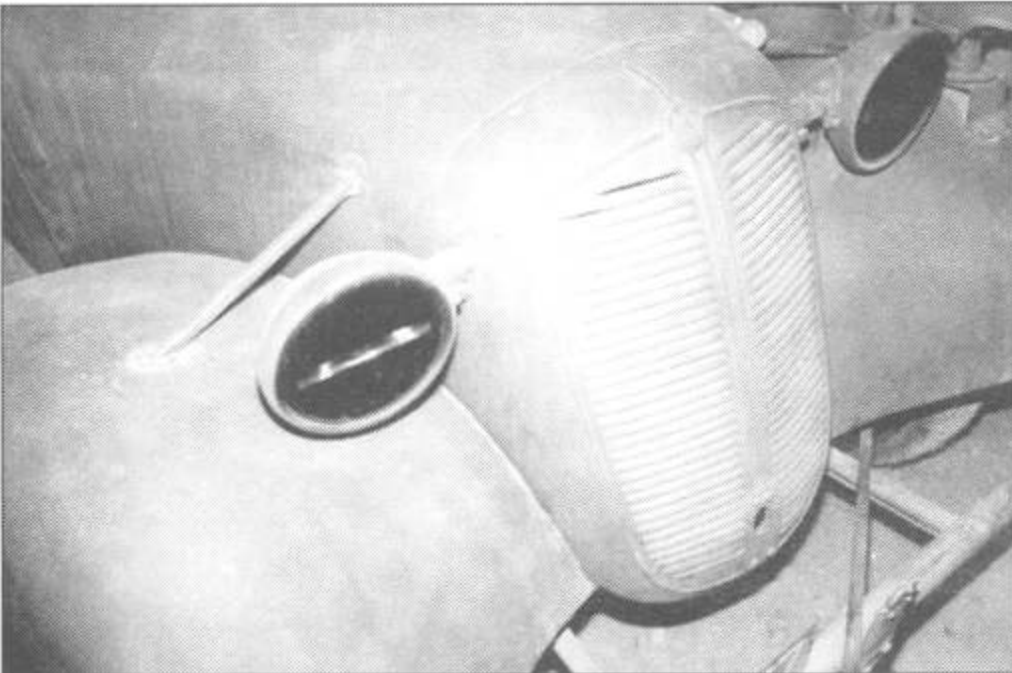
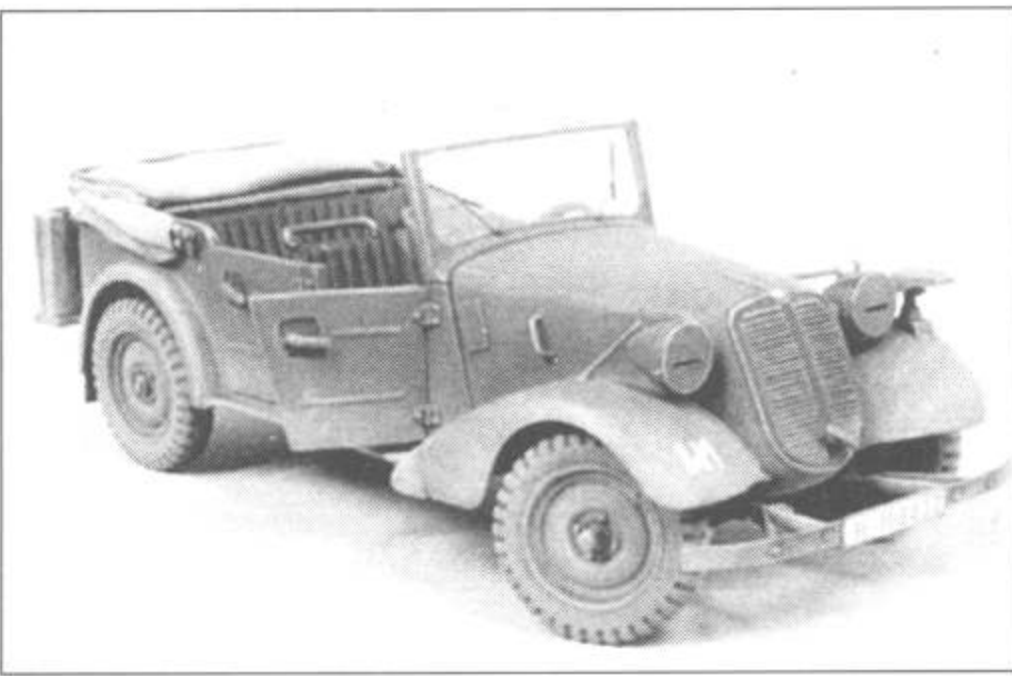
Другие фигурки покрашены аналогично. Мотоцикл – фирмы МК35, но можно взять и модель от Тамии.

Диорама

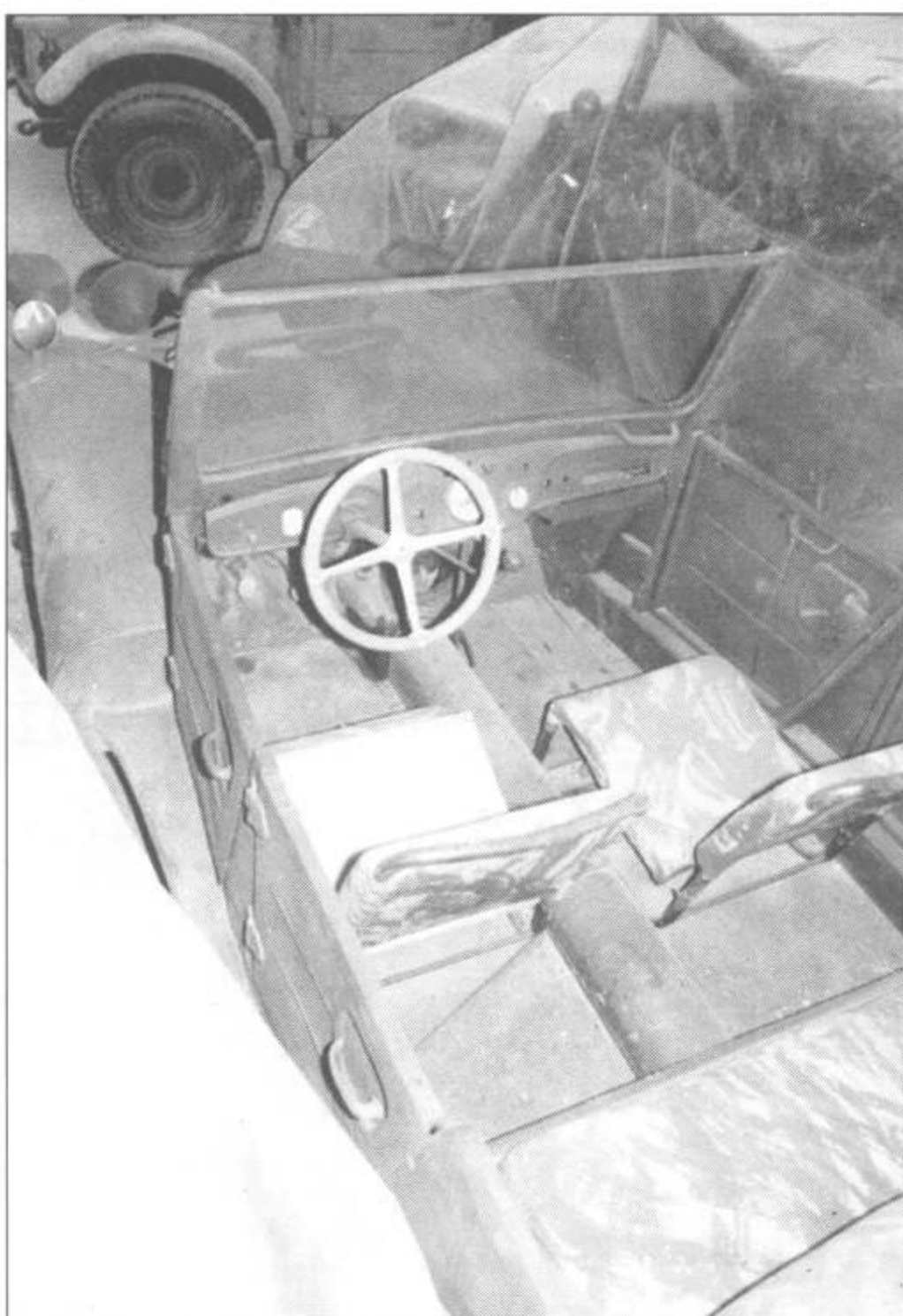
Ноябрь 1942 г. Оккупация Южной Франции – операция «Атилла». Офицер 2-го танкового батальона дивизии СС «Дас Рейх» с понтон восседает в своей Татре, в то время как двое мотоциклистов толкают машины. То ли попытка завести мотор с ходу, то ли два солдата с автоматом заменяют лошадиные силы татровского движка... Раз, два – взяли! Сама пойдет.

Размеры основания выбраны исходя из габаритов модели. На кусок фанеры размерами 20х20 см приклеен пенопласт толщиной 5 см. Грунт имитирован шпаклевкой и клеем ПВА.

Стена – из набора VB01 фирмы МК35. Камни окрашены эмалью Хамброл 29 и тонированы методами заливки и сухой кисти. Створка ворот – эпоксидная деталь. Базовый цвет окраски створки – Хамброл 1542, тонировка – Хамброл 33, Хамброл 142 и 34.



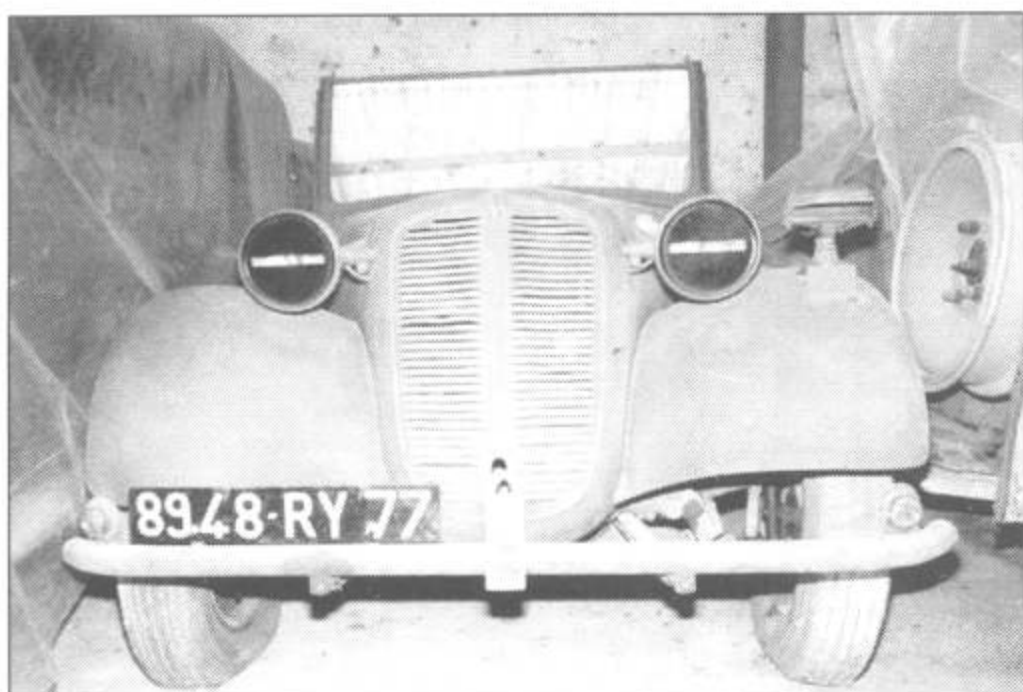
Крупный план решетки облицовки радиатора. На капоте закреплен логотип фирмы Татра. Обратите внимание на стяжки между капотом и крыльями.



Вид сверху на место водителя. Обивка сидений зачем-то камуфлирована в три цвета.



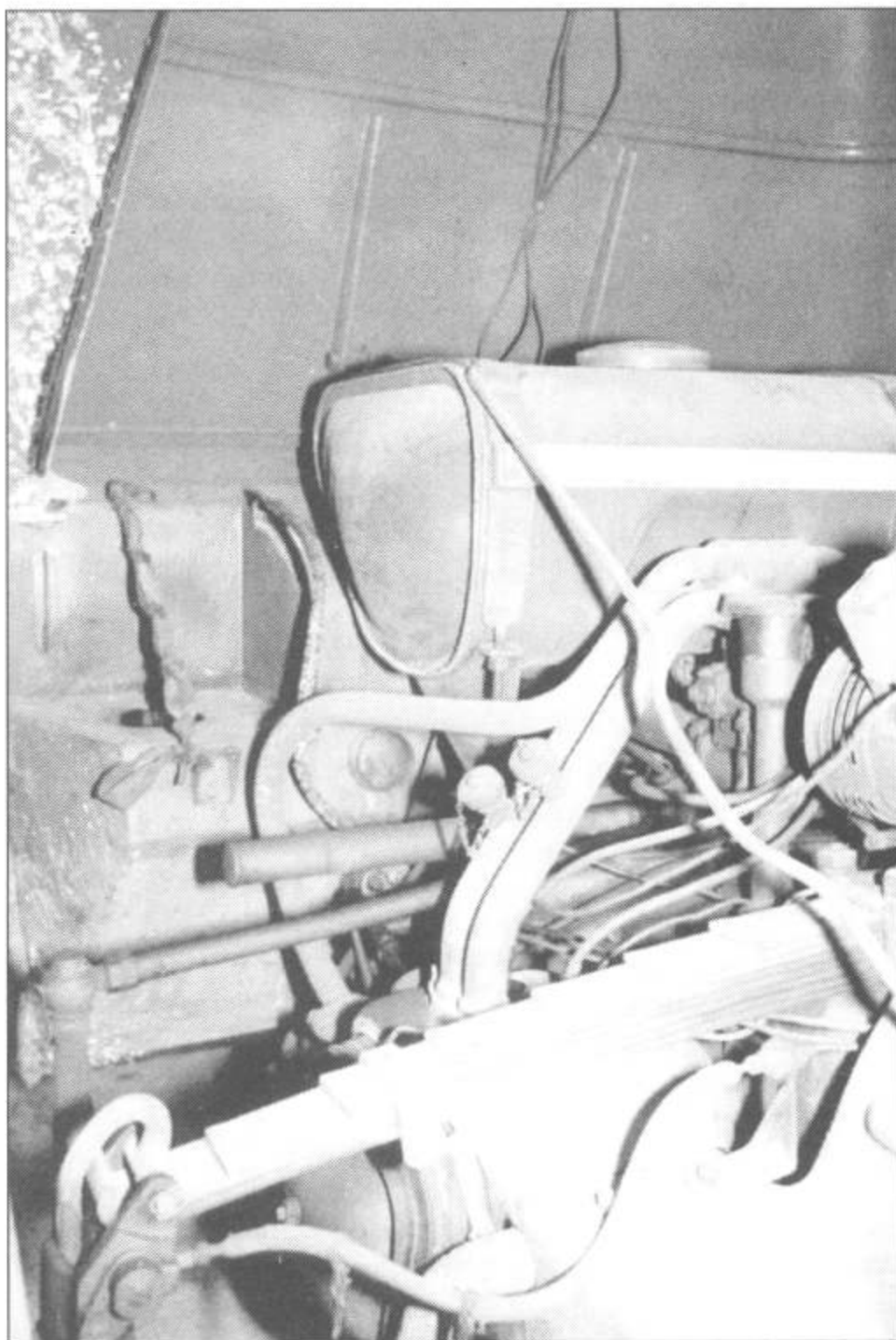
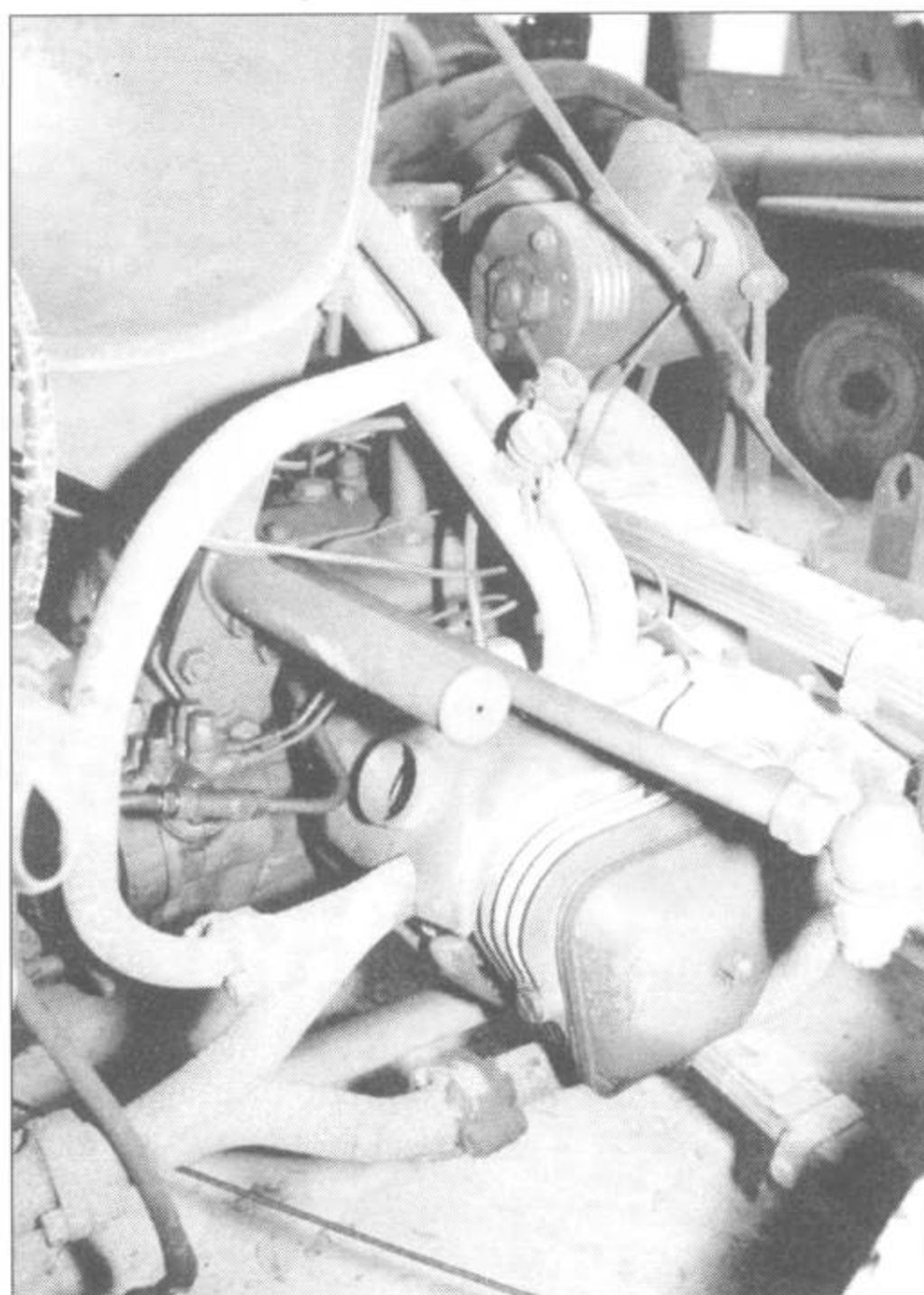
Задняя часть интерьера кузова Татры 57К.



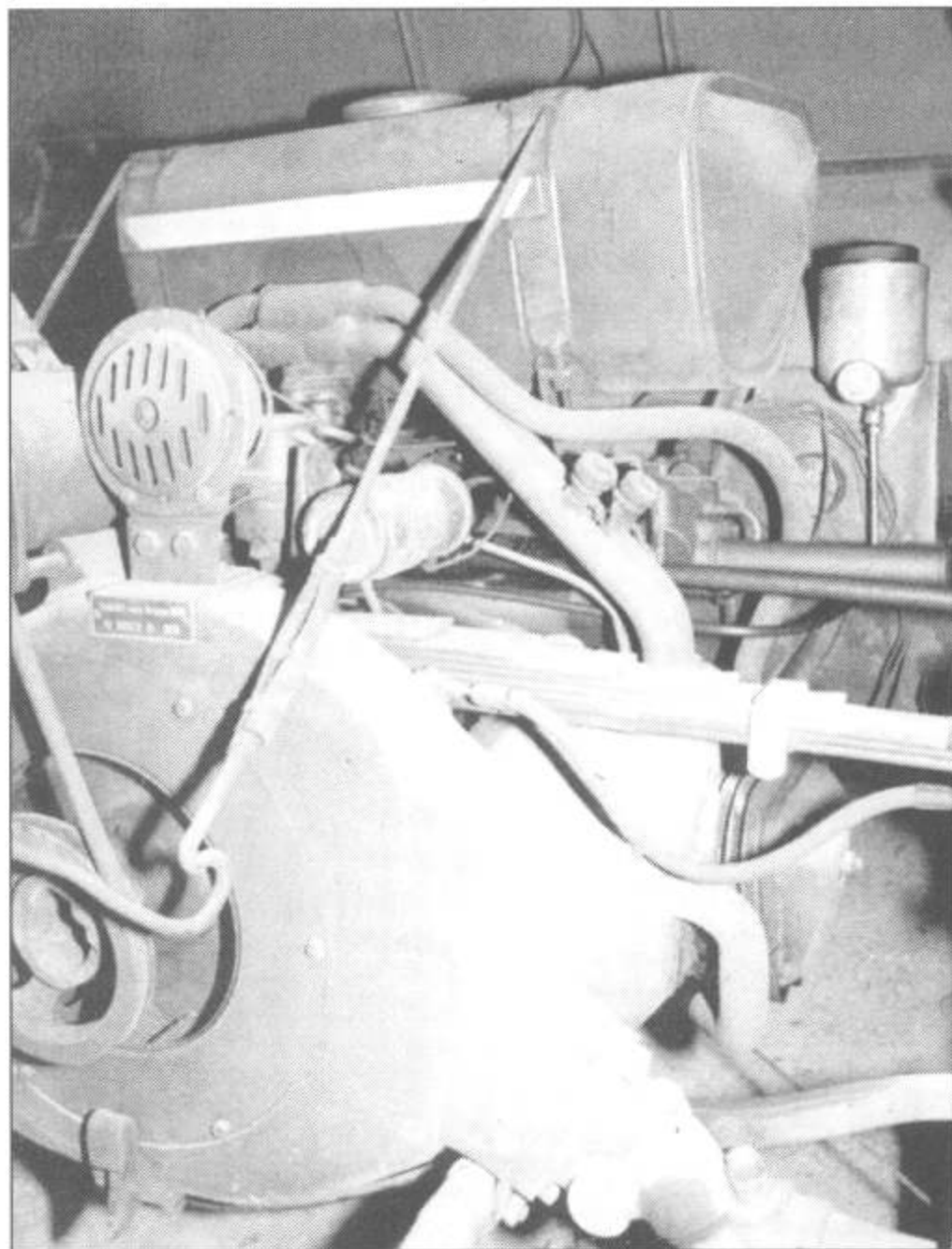
Вид спереди на Татру. Бампер – трубчатый, на левом крыле установлена фара Нотек. Бампер и фары – не оригинальные.



Автомобиль окрашен в танковый серый цвет. На фары установлены светомаскировочные насадки черного цвета.



Правая передняя часть двигателя Татры. Видны цилиндры и коллекторы выхлопной системы. Видны также элементы подвески и рулевая колонка. Над двигателем установлен топливный бак. Аккумуляторная батарея не сохранилась. Рулевое колесо, рычаг переключения передач и приборы – оригинальные.







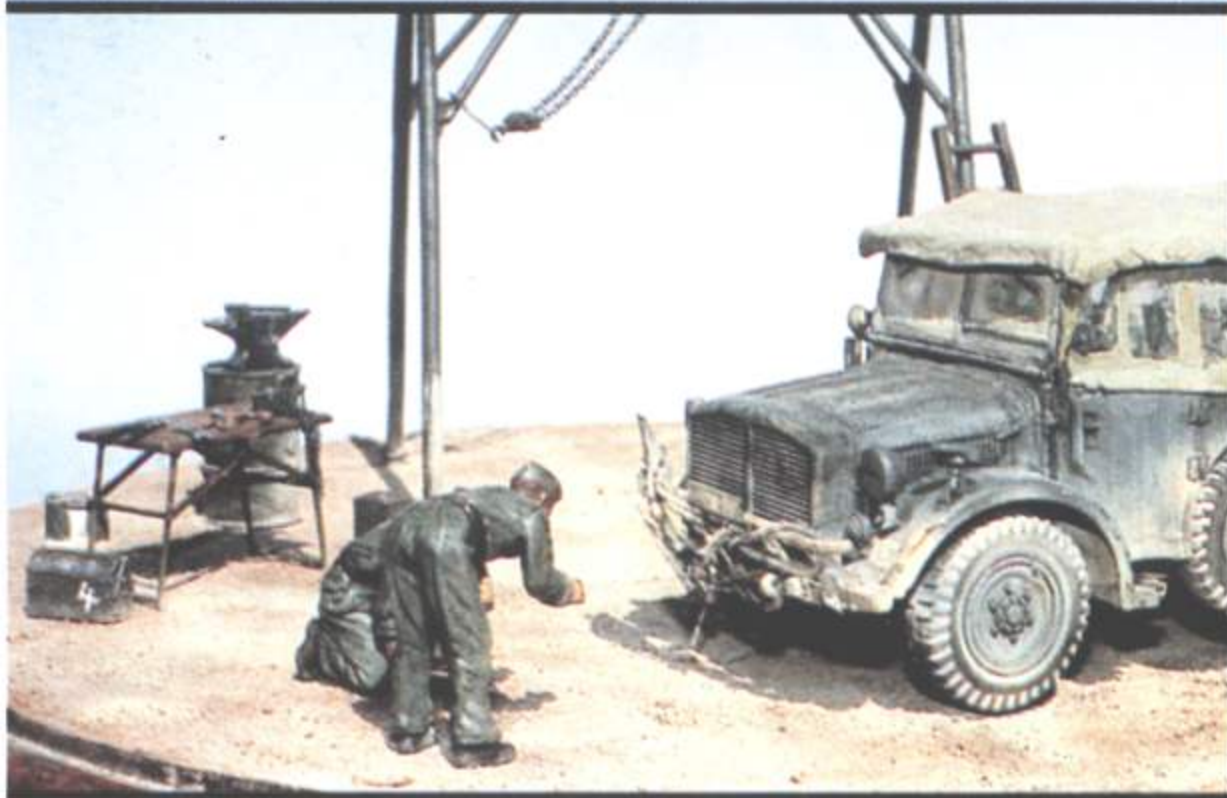
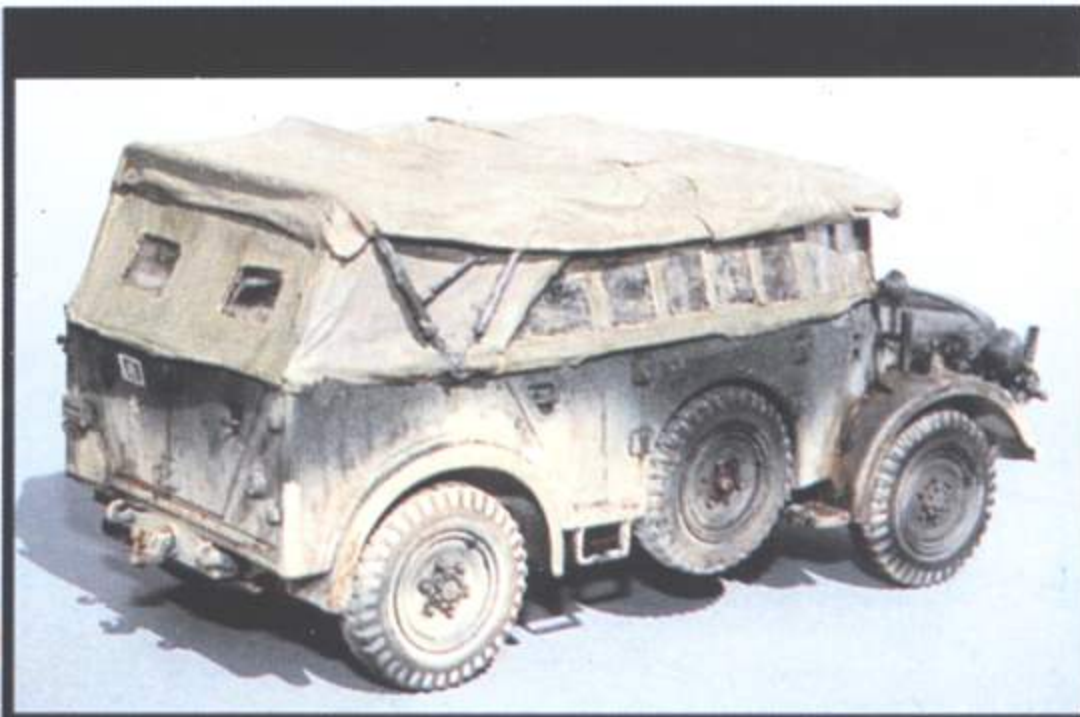
TATRA 57 K





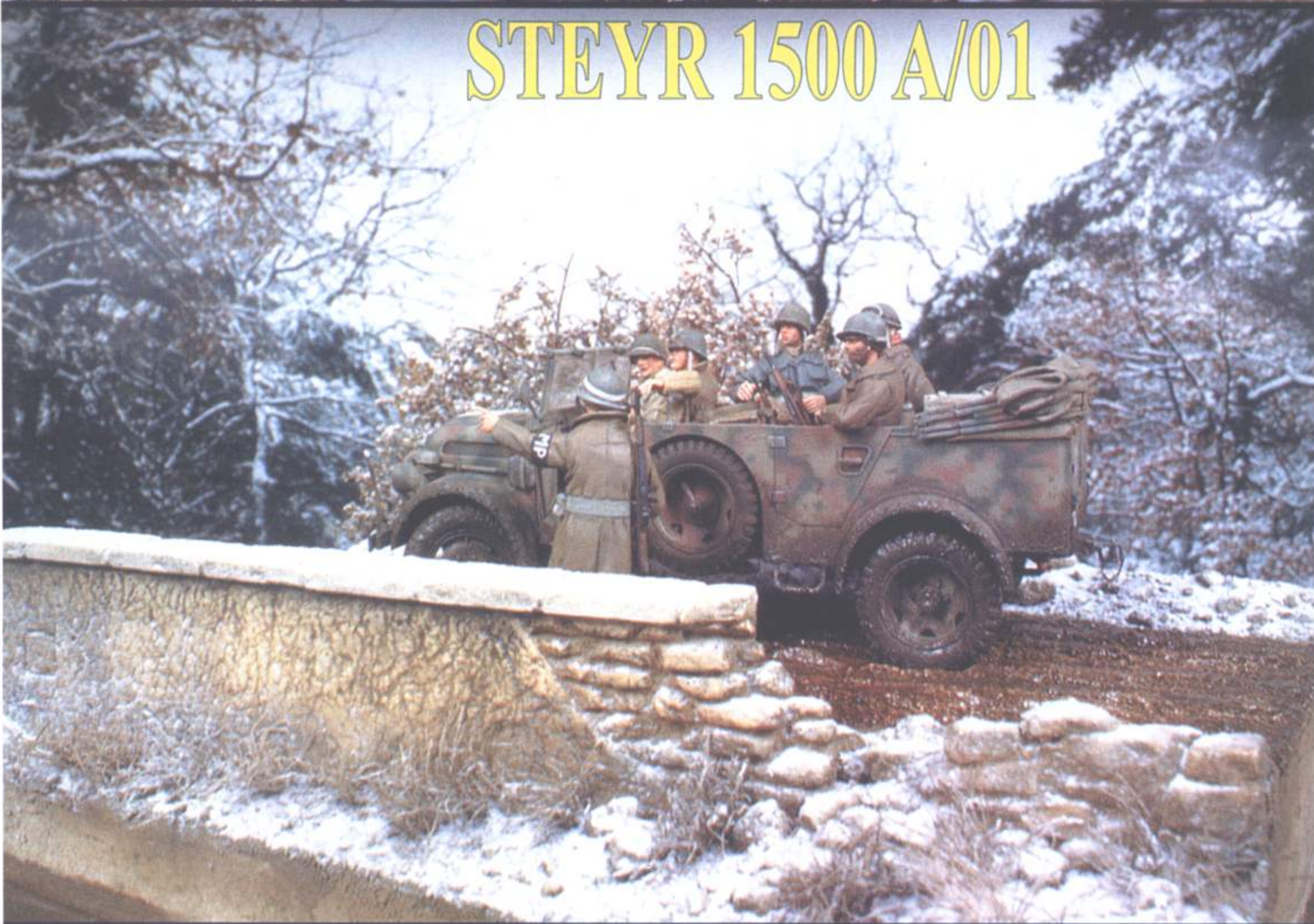


HORCH 1a typ Kfz.69





STEYR 1500 A/01





Диорама «Steyr 1500 на
Восточном фронте»





Командирская машина
Хорьх Kfz. 16 Эрвина Роммеля.
Доработанная модель Италери, 1 : 35.



ПРИГЛАШАЕМ В МАГАЗИН-КЛУБ

РЕЖИМ РАБОТЫ: 10⁰⁰ - 20⁰⁰ БЕЗ ПЕРЕРЫВОВ И ВЫХОДНЫХ



ТЕХНИКА МОЛОДЕЖИ

ДЛЯ ВСЕХ ЛЮБИТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОЙ, БРОНЕТАНКОВОЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ, КОРАБЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ, А ТАКЖЕ ДЛЯ ВСЕХ, КТО ИНТЕРЕСУЕТСЯ ВОЕННОЙ ИСТОРИЕЙ, МЫ ПРЕДЛАГАЕМ БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОДЕЛЕЙ-КОПИЙ И АКСЕССУАРОВ ИЗВЕСТНЫХ ФИРМ, ТЕМАТИЧЕСКУЮ И СПРАВОЧНУЮ ЛИТЕРАТУРУ, ВИДЕОФИЛЬМЫ. БОЛЕЕ 15.000 НАИМЕНОВАНИЙ!



Единственный в Москве специализированный модельный магазин с залом самообслуживания - вы можете внимательно изучить товар до покупки! Опытные консультанты помогут советом в постройке различных моделей. Розничная продажа, рассылка по почте, доставка по Москве курьером.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ДИСТРИБЬЮТОР
ФИРМЫ



Наш адрес:

г.Москва, м. «Проспект Мира», спорткомплекс «Олимпийский»,
подъезды 9А, 9, 7 ТЦ «Новый Колизей», третий этаж

Тел. / Факс: (095) 933-64-41, 505-40-37

Наш адрес в интернете: <http://www.club-tm.ru>, E-mail: info@club-tm.ru

ДЛЯ ТЕХ, КТО НЕ ИМЕЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ УСЛУГАМИ ИНТЕРНЕТА, ВЫСЫЛАЕМ ПРАЙСЛИСТ - 50 руб.

Наш почтовый адрес: 105215, г. Москва, а/я 5, Сумарокову Борису Юрьевичу

ПРИНИМАЕМ НА КОМИССИЮ

Приглашаем к сотрудничеству производителей моделей, представителей фирм, торгующих моделями, издательства и авторов книг