№ 1 • 2011

ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ ЖУРНАЛ О СТЕНДОВОМ АВТОМОДЕЛИЗМЕ

Toygear

WWW.TOYGEAR.RU

SCALE AUTO MAGAZINE

Иль Мостро

Il Mostro (Alfa Romeo SZ/RZ)

Корсиканская заточка

The Corsican sharpening (Alfa Romeo GTV6)

Итальянская Модель (Рим)

Italian Model (Rome)

ИНТЕРВЬЮ С MODEL FACTORY HIRO И ALFA ROMEO AUTOMOBILES S.P.A

INTERVIEW WITH MODEL FACTORY HIRO AND ALFA ROMEO AUTOMOBILES S.P.A

ТРИДЦАТЬ ТРЕТЬЯ

THIRTY THIRD (ALFA ROMEO 33/3)

КИТ-ОБЗОР / KIT-REVIEW

ВСЕ СБОРНЫЕ НАБОРЫ АЛЬФА РОМЕО

Alfa Romeo GTV

ПОСЛЕДНЯЯ «НАСТОЯЩАЯ» СПОРТИВНАЯ АЛЬФА

КОНКУРС
ОТ ЖУРНАЛА “TOY GEAR”

В первом номере журнала мы решили провести конкурс среди читателей.

Для того чтобы принять участие в конкурсе пришлите свое фото с первым номером журнала на адрес konkurs@toygear.ru.

Пришлите фотографию, на которой есть вы и Toy Gear, и выиграйте фирменную бейсболку и брелок от Alfa Romeo!

ГЛАВНЫЙ ПРИЗ

БЕЙСБОЛКА И БРЕЛОК
С ЛОГОТИПОМ АЛЬФА РОМЕО

Первым 10 приславшим – значок Alfa Romeo.

СПЕШИТЕ!

В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:

СБОРНЫЕ МОДЕЛИ

КРЫЛАТЫЕ АВТОМОБИЛИ

ИНТЕРВЬЮ:
БРАЗИЛЬСКАЯ ФОРМУЛА

БОЛЬШОЙ МИР:
НАША «МАРУСЯ»

ПРИКЛАДНОЙ МОДЕЛИЗМ:
МОДЕЛЬНАЯ ФОТОСЕССИЯ

ГИД-ПУТЕВОДИТЕЛЬ:
ГОНКОНГ

и еще много историй, автомобилей и фотографий

CARBON FIBER

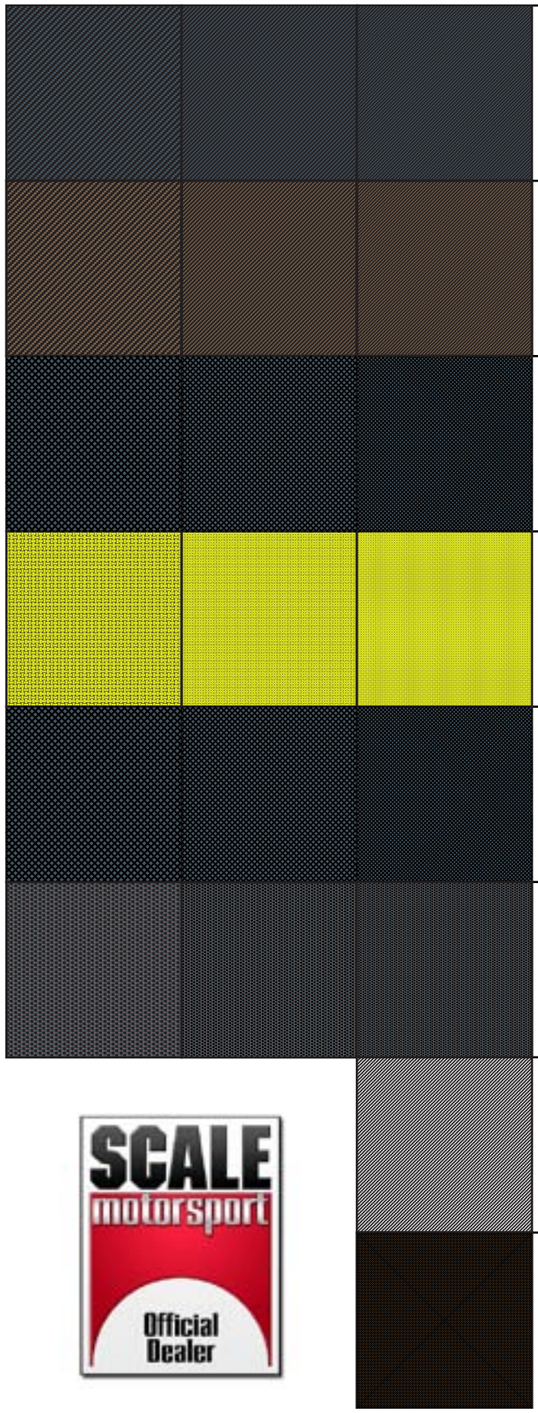
Everything you’ve always wanted to know but were afraid to ask!

When did it all start? In the past 30 years the F1 chassis has evolved from a tube frame covered with fiberglass to relatively heavy but stiff, strong sheets of aluminum honeycomb-covered alloy sheeting or Nomex bonded to carbon fiber. Beginning in the mid 1970’s, carbon fiber from the aircraft industry was used in significant portions of some cars, though constructors remained cautious about using the material in their chassis designs because they doubted it could provide sufficient impact strength or chassis stiffness (a prime concern since the car’s handling is affected by how well the suspension members and chassis react together). By the early 1980’s, sufficient impact testing had been done to convince engineers that composite fiber was crashworthy. Design engineers sorted ways to build a chassis strong at its stress points, yet stiff enough to provide good handling. By 1980, the first total carbon fiber F1 car was the Mc Laren MP4, designed by John Bernard with carbon fiber panels produced in the USA from Hercules Aerospace.

What are Composite Fiber materials? Safety and speed are two primary goals of every racecar engineer. Carbon Fiber provides an extremely strong, lightweight, yet brittle energy-absorbing material that holds up under the stresses of high-speed racing. The brittle characteristics of carbon fiber materials are what cause a car to explode into thousands of pieces upon impact. The energy from the impact is carried away from the car and driver’s cockpit. Carbon Fiber is ideal for structures on the car such as: nose box which must deformable and able to absorb impact; the undertray which must be lightweight, rigid, easily removable and able to retain its integrity under abrasion from encounters with the race track’s curbing: the bodywork which must withstand attacks from exhaust gases and intense heat from the engine; and the wings which must be strong enough to sustain aerodynamic loads up to 100 times their own weight yet be rigid, adjustable, lightweight and easily removed by one mechanic. Kevlar, developed by Du Pont, is the same material used in bulletproof vests, with anti-tear qualities that help protect the driver and fuel cells from being punctured by flying debris during accidents. Carbon Kevlar is very strong and flexible, great for use on compound curved surfaces like brake ducts, air intake scoops and other chassis components. Every car is different even cars on the same team have different set ups so make sure to do thorough research as to how your car was built. No longer used just for F1, you will now find carbon fiber materials used in all types of racecars including Le Mans, GT, DTM, Rally, Pro Stock and Top Fuel dragsters.

Scale Motorsport’s Carbon Fiber, Carbon Kevlar and Kevlar decals replicate the composite materials used in racecars beginning in the early 1980’s through 2010. When used with any popular decal-softening solution, our decals will conform perfectly to any compound curved surface found in modern day racecars.

Available now on the Scale Motorsport web site our official ‘How To” Carbon Fiber Decal video. Created by the guys at Space City Films, Matthew Wells gives a comprehensive tutorial on all aspects of carbon fiber decaling, tips, tools and techniques everything you need to know and than some for a professional finish every time.



Series 1000
Pattern: Twill Weave
Colors: Pewter Metallic & Black
Scales: 1/12, 1/20, 1/24,1/43
Sku#: 1012, 1020, 1024
Size: 4-7/8” x 7-1/2”

Series 1100
Pattern: Twill Weave
Colors: Gold Metallic & Black
Scales: 1/12, 1/20, 1/24,1/43
Sku#: 1112, 1120, 1124
Size: 4-7/8” x 7-1/2”

Series 1200
Pattern: Plain Weave
Colors: Gold Metallic & Black
Scales: 1/12, 1/20, 1/24
Sku#: 1212, 1220, 1224
Size: 4-7/8” x 7-1/2”

Series 1300
Pattern: Basket Weave
Colors: Yellow & Black
Scales: 1/12, 1/20, 1/24,1/43
Sku#: 1312, 1320, 1324
Size: 4-7/8” x 7-1/2”

Series 1400
Pattern: Plain Weave
Colors: Pewter Metallic & Black
Scales: 1/12, 1/20, 1/24
Sku#: 1412, 1420, 1424
Size: 4-7/8” x 7-1/2”

Series 1500
Pattern: Hi-Def Weave
Colors: Grey Metallics & Black
Scales: 1/12, 1/20, 1/24
Sku#: 1512, 1520, 1524
Size: 4-7/8” x 7-1/2”

Series 1700
Pattern: Twill Weave
Colors: Clear & Black
Scales: 1/24
Sku#: 1724
Size: 4-7/8” x 7-1/2”

Series 1448
Pattern: Military Weave
Colors: Metallic Gold & Black
Scales: 1/48
Sku#: 1448
Size: 4-7/8” x 7-1/2”

SCALE motorsport Official Dealer

Scale Motorsport 136 Bolero Drive Downingtown, PA 19335 Phone: 484-593-0512 Fax: 484-237-8722 www.scalemotorsport.com

КЛЮЧ НА СТАРТ KEY ON START 3

ИСТОРИЯ HISTORY
Первая «Скудерия» Энцо Феррари 4
В тени четырехлистника 10
Иль Мостро 16

ГЛАВНАЯ ДОРОГА MAIN ROAD
Последняя «настоящая» спортивная Альфа 22
Alfa Romeo GTV

КИТОГРАФИЯ KITOGRAPHY 30

ТЕСТ-ДРАЙВ TEST DRIVE
Большой Приз Автомобильного клуба Франции 36
Alfa Romeo Tipo 308 (1939)
Корсиканская заточка 42
Alfa Romeo GTV6 (1986)
Приключения итальянцев в Германии 48
Alfa Romeo 155 V6Ti (1993)

ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ FROM ABROAD
Тридцать третья 56
Alfa Romeo Tipo 33/3 (1967-68)

ИНТЕРВЬЮ INTERVIEW
Автомобильный завод (интервью с Model Factoy Hiro, Япония) 60

ТЕХНОЛОГИЯ TECHNOLOGY
Как добиться идеальной покраски 64

БОЛЬШОЙ МИР BIG WORLD
Центр Стиля Альфа Ромео 68

ПРИКЛАДНОЙ МОДЕЛИЗМ APPLIED MODELING
Любая модель за Ваши деньги (инструкция по покупке на eBay) 72

ГИД-ПУТЕВОДИТЕЛЬ GUIDEBOOK
Итальянская модель 78

ПИТ-СТОП PIT-STOP 81

Toygear

Тематический журнал,
выходит с 2011 г.

Главный редактор
Александр Леонов
alex@toygear.ru
Зам. главного редактора
Виталий Гежоян
vit@toygear.ru
Художественный редактор
Павел Филиппов
paul@toygear.ru

Учредитель и издатель
ООО «Авто Масштаб»

Адрес редакции и учредителя:
670011, г. Улан-Удэ, а/я 6529
www.toygear.ru

Размещение рекламы
reklama@toygear.ru

Отпечатано в типографии
ООО «Скай ЛТД», 196210,
г. Санкт-Петербург, ул. Взлетная,
д. 11, корп. 2, литер А

Founded by Gezhoyan & Leonov.

Constituent office: P.O. Box 6529,
Ulan-Ude, 670011, Russia.
www.toygear.ru

© 2011 Gezhoyan & Leonov

Тираж 999 экз.

На обложке:
Model: Alfa Romeo GTV (Tamiya) — Андрей Евсеев.
Figure: The Stig (Scale Production) — Дмитрий Безсмольный.

All rights reserved. This puplication may not be reproduced in part or in whole without prior written permission of the founders and publishers.
Данное издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения учредителя и издателя. При цитировании ссылка обязательна.

What is scale auto for you?

For us it is more than just the fun of building models of beautiful cars. It is a great opportunity to learn more about the history of great cars and legendary models, about life of talented engineers, designers and racers. Because every car exists due to the efforts of many people. And if there was not car, there would not be a scale model. That is why we think it was absolutely natural to combine the history of cars and scale cars in one magazine.

Almost three years have passed and finally you hold the first issue of the first Russian scale auto magazine – Toy Gear. The first – in Greek 'alpha', and this issue is dedicated to the legendary Alfa Romeo, which celebrated its 100th anniversary last year.

We will revert to the period of prosperity of the Italian brand, will recall the bright models and will introduce you to legendary people, which made the outstanding contribution to Alfa Romeo.

Come on, turn over the page, the most interesting things are still to come!

Alexander Leonov
& Vitaly Gezhoyan

ЧТО ДЛЯ ВАС АВТОМОДЕЛИЗМ?

Для нас – это не только удовольствие от постройки своими руками копий красивых автомобилей, это еще и возможность узнать больше о истории великих марок и легендарных моделей, о жизни талантливых конструкторов, дизайнеров, гонщиков. Ведь за любым автомобилем стоит труд множества людей. А не будь автомобиля, не было бы и его сборной модели. Поэтому на наш взгляд было совершенно логично объединить в одном журнале и материалы о моделизме, и статьи о истории автомобилей.

От возникновения идеи до выхода в свет прошло без малого три года, и вот у вас в руках первый номер первого Российского журнала, посвященного автомоделизму, – Toy Gear. Первый – по-гречески «альфа», и этот выпуск целиком посвящен легендарной марке автомобилей Alfa Romeo, которой в прошлом году исполнилось 100 лет.

Мы вернемся в период расцвета итальянской марки, расскажем о великих победах в спортивных соревнованиях, вспомним о ярких прототипах и познакомим с легендарными личностями, которые внесли большой вклад в развитие Альфа Ромео.

Скорее переворачивайте страницу, самое интересное – впереди!

Александр Леонов
и Виталий Гежоян

Alfa Romeo Tipo P2

ПЕРВАЯ «СКУДЕРИЯ» ЭНЦО ФЕРРАРИ

ТЕКСТ
СТАНИСЛАВ БЕЛЯЕВ
(Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

Думаю, мало найдется любителей автоспорта, не знакомых с этой эмблемой – желтый треугольный геральдический щит с черным вздыбленным жеребцом, окруженным буквами S и F – знаком гоночной команды Ferrari. Алые машины, несущие на боках эту эмблему, побеждали в гонках Формулы 1, кольцевых гонках спортивных машин различных классов, подъемах на холм, ралли, первыми пересекали финишную черту в Дайтоне и Монце, Ле-Мане и Монако, Сильверстоуне и Нюрбурге. Однако первыми болидами, несшими на бортах эту эмблему, были машины Alfa Romeo, и это было еще в 30-е годы прошлого века.

ПОСЛЕ ВОЙНЫ

В конце 1918 года 20-летний Энцо Феррари был демобилизован из армии и вернулся домой. За годы войны умерли его отец и старший брат, и Энцо стал искать, чем можно заработать семье на жизнь. Вооружившись рекомендательным письмом от командира, он отправился в Турин на завод ФИАТ, но получил отказ. Через некоторое время удача все-таки улыбнулась Феррари – он нашел место водителя в фирме, занимавшейся переделкой легких грузовиков «Лянча Дзета» в легковые машины. В Милане Энцо стал завсегдатаем «Кафе Виктора–Эммануила», в котором собиралась всевозможная околоавтомобильная публика. Там он познакомился с Уго Сивоччи, работавшим главным водителем-испытателем в небольшой автосборочной фирме CMN. По рекомендации Сивоччи Феррари был взят в CMN на должность второго водителя-испытателя и перегонщика автомобилей.

Молодой Энцо Феррари

5 октября 1919 года сбылась детская мечта Энцо Феррари – за рулем CMN 15/20 Tourer Феррари и механик Нино Беретта вышли на старт организованной автоклубом «Про Парма» 50-километровой гонки «Парма – Поджио ди Берсетто», представлявшей собой классический «подъем на холм» с перепадом высот в 800 метров. Экипаж Феррари пришел к финишу 12-м в общем зачете и 5-м в классе машин с двигателем до 3 литров.

Феррари понимал, что CMN – не слишком конкурентоспособная машина для гонок и в начале 1920-го года приобрел себе более серьезный гоночный агрегат – «Изоту-Фрасцини» 1913 года с 7-литровым мотором. На ней он снова вышел на старт гонки «Парма – Поджио ди Берсетто» и показал хороший результат – пришел к финишу третьим в «абсолюте» и вторым в классе. Несмотря на это, Феррари решил обзавестись новой гоночной машиной и на этот раз обратил свой взор на продукцию Альфа Ромео.

НАЧАЛО КАРЬЕРЫ

В 1920 году «Альфе» исполнилось всего 10 лет, объем производства исчислялся сотнями машин, но компания уже заявила себе как о силе в автогонках, с которой надлежит считаться конкурентам. Энцо заказал автомобиль G1 прямо на фирме через менеджера Джорджо Римини. У Феррари был талант сходиться с людьми и производить на них нужное впечатление, он подружился с Римини, и тот вскоре предложил ему место второго пилота в заводской команде Alfa Romeo. Первой гонкой для Энцо стала «Тарга Флорио» 1920 года. Выступление молодого гонщика безо всяких скидок можно назвать успешным – на своей G1 Феррари и его механик Микеле Конти заняли первое место в классе и второе в «абсолюте».

Alfa Romeo G1

Ждать первую победу в абсолютном зачете гонки Энцо пришлось еще 3 года. 17 июня 1923 года, на гонке «Кольцо Савио» Феррари и его механик Джулио Рампони на Alfa Romeo RL Targa Florio прошли дистанцию в 225 миль быстрее чем 15 соперников. Вечером того же дня победитель, который собирался на своем гоночном болиде ехать домой, в Модену, был представлен графу Энрико Баракка – отцу лучшего итальянского аса Первой Мировой войны Франческо Баракка (на чьем счету 34 сбитых самолета), погибшего 19 июня 1918 года. Талисманом Баракки был вставший на дыбы черный конь – символ того, что свою службу он начинал в кавалерии. Впоследствии Энцо несколько раз встречался с семьей Баракка, и в один из визитов мать аса, графиня Паолина, разрешила Энцо нанести на машину талисман сына, чтобы он приносил Феррари удачу в гонках. Энцо добавил к лошади щит цвета своей родной Модены, и таким образом получил знаменитую сейчас на весь мир эмблему. Правда, на его машинах она не появлялась до 1932 года, что позволяет некоторым историкам оспаривать эту историю появление лошади на машинах Ferrari, известную всем только со слов самого Энцо.

Забегая чуть вперед, отметим, что карьера Энцо как гонщика была не слишком впечатляющей, ему удалось одержать только 9 побед в «абсолюте» за период с 1919 по 1931 год. Современники отмечали, что в гонках он вел себя достаточно осторожно, и не стремился выжать из машины «все, что только можно и еще чуть-чуть». Сам Феррари говорил, что он всегда относился к гоночной машине как живому существу и поэтому не мог причинять ей боль.

Энцо несомненно был способным гонщиком, и за первой победой последовали и другие. В знак успехов

Граф Франческо Баракка и его самолет

«Альфа» пригласила Феррари выступить в Лионе, на Гран-При Франции, за рулем Alfa Tipo P2. И тут произошло необъяснимое – после тренировочных заездов Феррари почувствовал тяжелое недомогание и объявил организаторам, что отказывается от гонки, собрал чемоданы и уехал в Модену. Следующий раз за руль гоночной машины Энцо сел только в 1927 году.

Впрочем, это не сильно испортило отношения Энцо с руководством Alfa Romeo. В частности, еще в 1923 году по совету Феррари Джорджо уговорил его друга Уго Сивоччи покинуть бесперспективный CMN и перейти в «Альфу», где Сивоччи поначалу стал шефом испытательного отдела, а потом и пилотом заводской команды. Кстати, именно Сивоччи стал автором эмблемы гоночных «Альф» – черехлистник клевера на белом фоне. Он нанес ее на машину, на которой вышел на старт Targa Florio 1923 года, в надежде на то, что клевер принесет ему удачу, и выиграл гонку. После этого эмблема прижилась, и используется гоночными «Альфами» до сих пор.

В то же время при помощи Ферарри произошло еще одно событие, сыгравшее важнейшую роль в истории как Alfa Romeo, так впоследствии и Ferrrari. Разработанная Джузеппе Мерози Alfa Tipo P1 класса «Гран-При» оказалась неудачной машиной – медленнее конкурентов, вдобавок в конце 1923 года на ней в Монце разбился Сивоччи. По совету Бацци Феррари уговорил руководителей «Альфы» переманить с ФИАТа молодого конструктора Витторио Яно, способного разработать замену неудачной машине. Вскоре Яно подписал контракт, и уже через несколько месяцев на свет появилась полностью переработанная машина – Tipo P2, которая за последующие 5 лет выиграла 14 гонок класса «Гран-При».

В конце 1925 года руководство Альфа Ромео объявило, что сворачивает программу участия в гонках Гран-При. Мерози и Римини покинули фирму, Яно был назначен главным конструктором и занялся разработкой машин туристического класса – 6C1500 и 6C1750. Машины стали весьма популярными, и многочисленные дилеры Alfa Romeo, одним из которых был Феррари, с успехом их продавали.

ВОЗВРАЩЕНИЕ ЗА РУЛЬ

В 1927 году Феррари наконец решил снова сесть за руль гоночной машины. На старой Alfa RLSS он вышел на старт гонки машин туристического класса в Александрии и победил. В этом же году проходил первый розыгрыш ставшей впоследствии легендарной гонки Mille Miglia – 1000 миль по дорогам общего пользования через половину Италии – от Брешии до Рима и обратно. Феррари решил организовать свою команду и выставить ее на гонку. Новообразованная

команда, возглавляемая флорентийским аристократом Гастоном Брилли-Перри, выступала на 6-цилиндровых Alfa RLSS со специальным кузовом. Брилли-Перри со старта вырвался в лидеры, первым достиг Рима, но на обратном пути в районе Сполето у него сломался двигатель. Шедшая к этому моменту третьей «Альфа» под управлением Маринони сошла, не доехав меньше 100 километров до финиша. В общем, первый блин Энцо как организатора гоночной команды вышел комом.

В том же 27-м году произошло еще одно знаменательное события – за успехи в спортивной деятельности Энцо было присвоено звание Коммендаторе (это высшая ступень ордена «За заслуги», установленного Савойским домом). В Италии много лиц носят данный титул (в 2002 его, например, получили Жан Тодт и Михаэль Шумахер), но сейчас, говоря Коммендаторе, обычно имеют в виду именно Энцо.

SCUDERIA FERRARI

К концу 1929 года у Феррари созрело твердое решение организовать свою собственную гоночную команду на постоянной основе, и вот 1 декабря, в офисе моденского адвоката Энцо Леви были подписаны документы об образовании акционерного общества Scuderia Ferrari. Акционерами общества являлся сам Феррари, внесший четверть уставного капитала, отпрыск богатой семьи из Болоньи Марио Тадини и братья Альфредо и Аугусто Каниато – текстильные фабриканты из Феррары.

Alfa Romeo RLSS (1925)

После подписания учредительных документов Энцо отправился в штаб-квартиру Alfa Romeo. Феррари был оказан достойный прием, так как руководство команды не считало Энцо конкурентом, напротив положительно восприняло его решение. «Альфа Ромео» получала широкую рекламу, а также данные о том, как ведут себя машины, какие доработки приходилось делать механикам Скудерии. В свою очередь Феррари обеспечил себе техническое обслуживание машин, а также получение запасных частей и инструментов.

На старт очередной гонки Mille Miglia, проходившей 12-13 апреля 1930 года, Скудерия выставила 3 экипажа на машинах 6C 1750 – Тадини, Каниато и Скарфиотти. Дебют вышел неудачным – все три машины сошли, еще не дойдя до Рима, а гонку выиграл Тацио Нуволари на «Альфе», за 3 километра до финиша обошедший своего главного соперника Акилле Варци.

Акилле Варци за рулем Alfa Romeo 6C 1750

«Если хочешь, чтобы что-то было сделано хорошо - сделай это сам» - руководствуясь этим принципом, Энцо сам сел за руль на гонке в Александрии. Результат – третье место и первый подиум Скудерии. Руководство «Альфы», довольное выступлениями Феррари, передало ему серьезный болид – возвращенную клиентом Alfa Tipo P2, модернизированную в соответствии с последними достижениями конструкторов. Приход Тацио Нуволари в Скудерию Феррари серьезно усилил команду. Первые же 3 гонки, в которых он выступал на Tipo P2, были им выиграны с большим преимуществом. Дальнейшие результаты были, правда, не такими успешными, из-за того, что ресурс машин Tipo P2 был уже на исходе – машины были построены в 1924 году и все это время нещадно эксплуатировались.

За первый год существования Скудерии ее машины участвовали в 22 гонках, одержали 8 побед и почти всегда приходили в первой шестерке. Команда сделала себе имя, поэтому Энцо смог получить кредит и в межсезонье построил новую штаб-квартиру с гаражом и мастерскими, а также купил грузовики для перевозки гоночных машин.

В 1931 году Энцо Феррари в последний раз вышел на старт как гонщик – это произошло на трассе «Кольцо трех провинций» в Болонье. Феррари и Борзаккини выступали на новых 8C 2300, а изъявивший в последнюю минуту желание выйти на старт Нуволари – на 6C 1750. Несмотря на более слабую машину, а также повреждения, полученные при въезде в глубокую выбоину, Нуволари смог на финише опередить своего босса.

В июле 1932 года случилось очередное знаменательное событие – на кузове машин Скудерии впервые появилась эмблема со вздыбленным конем. Это произошло перед гонкой «24 часа Спа», где машины Бривио и Таруффи заняли первые 2 места.

Тацио Нуволари

Летом 1932 года Витторио Яно разработал для «Альфы» новый гоночный болид – Alfa Romeo Tipo B, более известная как Tipo P3. Эта машина была оснащена рядной «восьмеркой» объемом 2,6 литра с 2-мя механическим нагнетателями системы «Рутс». Первой победой машины был Гран-При Италии, в котором Нуволари победил, выступая на машине заводской подготовки. К августу новинка была передана в распоряжение Феррари, и Нуволари сразу же начал побеждать.

Сезон 1932 года для Скудерии сложился определенно удачно – машины выходили на старт 50 гонок различного уровня, и побеждали 26 раз. Впрочем, будущее было не безоблачным.

КРИЗИС АЛЬФЫ

Великая Депрессия привела к серьезным проблемам в деятельности компании Alfa Romeo. Спрос на легковые машины упал, в производственной программе появились грузовики, авиационные моторы, продукция военного назначения. В 1933 году находившая в тяжелом положении фирма попала под контроль государственного холдинга IRI (Института модернизации промышленности). Сенатор Джованни Аньелли, хозяин ФИАТа, постоянно требовал закрыть «Альфу» или объединить ее с принадлежащей ему фирмой OM, чтобы производить только грузовики. На роль директора Альфы был назначен ставленник ФИАТ Коррадо Орази. Первым делом было заявлено о свертывании гоночной программы, прекращении выпуска на трассы модели P3 и сокращении персонала компании. Феррари пытался сохранить за собой контроль над экспериментальным производством или хотя бы выкупить готовые образцы P3 – все безуспешно. К счастью, политика Орази сплотила против себя абсолютно разноплановые силы – профашистские профсоюзы и левые круги рабочего движения, миланскую аристократию и воротил бизнеса, опасавшихся усиления влияния ФИАТа. Точку в этом поставил лично Муссолини, бывший большим поклонником Alfa Romeo. Он заявил, что компания делает «лучший итальянский продукт» и для повышения престижа Италии, а значит и фашистского режима, должна продолжать заниматься своим делом. На место проработавшего всего два месяца Орази был назначен Уго Гоббато, отношения которого с Феррари стали более продуктивными.

Впрочем, начинать гоночный сезон 1933 года Скудерии пришлось на старых машинах Tipo 8C, которых в гараже было всего 11. Но начало сезона было не самым плохим – Нуволари выиграл Гран-При Туниса, а затем Mille Miglia, причем половину дистанции пошел без глушителя. А затем настало 23 апреля - Гран-При Монако, на котором основным соперником Нуволари на старой 8C 2300 стал Акилле Варци на новой Бугатти 51.

Alfa Romeo Tipo P3

Муссолини в Alfa Tipo P2

Пилоты на протяжении трех часов отчаянно боролись, несколько раз обходили друг друга, пока у Нуволари за 5 кругов до финиша не загорелся мотор – старая машина не выдержала темпа. После очередного схода Нуволари не выдержал и решил переметнуться к конкурентам – братьям Мазерати. К тому же, он смог забрать с «Альфы» тест-пилота Маринони и двигателиста Луижди Бацци, своего знакомого, которого он когда-то сам и устроил в «Альфу». Феррари решил укрепить команду в части пилотов – были подписаны контракты с такими звездами, как Кампари, Фаджиоли и Луи Чирон. Результаты оказались положительными – Фаджиоли сразу же выиграл гонку на Кубок Ачербо, обойдя Нуволари, потом выиграл Кубок Комминжа, а затем Чирон и Фаджиоли заняли первые 2 места в Мирамасе.

Команда Альфа Ромео

Сезон 33-го года завершился для Феррари на минорной ноте – на Гран-При Монцы погибли Кампари и Борзаккини, в конце года Фаджиоли ушел в Мерседес испытателем, также команду покинул талантливый молодой испытатель Эуджениo Сиена. Однако результаты сезона можно было считать хорошими – Скудерия выходила на старт 54 гонок и одержала 34 победы.

Подготовка к сезону 34-го года ставила своей целью утвердить лидирующие позиции Скудериии – в команду были приглашены извечный соперник Нуволари – Акилле Варци и молодой алжирец Ги Моль, чья манера езды произвела большое впечатление на Энцо. В начале сезона все складывалось в пользу Феррари – победа Моля в Монако, где пилоты Скудерии оккупировали весь подиум, победа Варци на Mille Miglia и Гран-При Триполи. И тут опять в гонки вмешалась политика…

MERCEDES-BENZ И AUTO UNION

После прихода к власти Гитлера перед немецким спортом была поставлена задача – утвердить превосходство арийской расы на спортивной арене. В автоспорте эта роль досталась Mercedes-Benz и Auto Union. Щедрое финансирование, привлечение лучших инженеров и испытателей позволило уже к середине 34-го года выпустить на гоночные трассы Mercedes W25 классической компоновки, разработанный под руководством Ганса Нибеля, и среднемоторный Auto Union «Type A» конструкции Фердинанда Порше. Обе машины были гораздо мощнее «Альфы», мощность которой была около 280 л.с., у Auto Union их было 300, а у «Мерседеса» - 354! Первоначально Феррари отреагировал на появление нового Auto Union, заказав для своих машин новый обтекаемый кузов на авиационной фирме Breda. На этой машине Моль выиграл гонку на берлинской трассе Avus. Однако потом немцам удалось отладить свои болиды, и они начали доказывать свое превосходство.

Сезон 1934 года, начавшийся для Феррари столь удачно, закончился катастрофически плохо. Вдобавок к этому, в гонке на Кубок Ачербо разбился Ги Моль – в попытке обогнать Auto Union пилот потерял контроль над машиной и вылетел с трассы. Феррари потерял гонщика, про которого говорил, что тот со временем сможет превзойти

Auto Union Type A

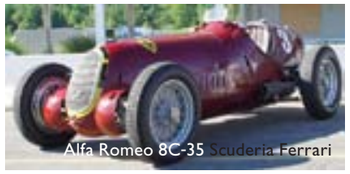
Нуволари. Соревнованиями, где «Альфы» пока были вне конкуренции, остались гонки спортивных машин, и то просто потому, что немцы не сочли нужным в них участвовать.

Перед сезоном 1935 года состав команды был основательно изменен – Варци ушел в Auto Union, зато удалось вернуть в команду Нуволари и призвать под ее знамена бывшего пилота Bugatti Рене Дрейфуса. Кроме того, руководство Alfa Romeo разрешило Витторио Яно приступить к разработке новой гоночной машины на смену Tipo P3. Впрочем, и сам Феррари понимал, что для борьбы с немцами нужна новая машина. Но к началу сезона новинка была еще не готова, и начинать его пилотам пришлось опять на P3. На Гран-При По (Франции) Нуволари и Дрейфус в отсутствие немецких машин заняли первое и второе места. Также пилотам Скудерии на спортивных машинах удалось уже традиционно победить в Mille Miglia и Targa Florio, но на Гран-При Монако немецкие машины опередили «Альфы». К Гран-При Туниса, наконец, был готова новая машина – Bimotore (на базе Tipo P3), которая и была доверена Нуволари и Широну. Эта машина также была примечательна тем, что вместо эмблемы Alfa Romeo на решетке радиатора была изображена эмблема Скудерии – таким образом, Bimotore можно считать первой машиной марки Ferrari. Новинка ехала резво, но шины выходили из строя слишком быстро – машина весила более тонны, к тому же на африканской трассе ветер постоянно наносил на асфальт обладавший абразивными свойствами песок. Из-за этого Нуволари пришлось менять резину тринадцать (!!!) раз, а в то время эта процедура занимала около двух минут. В итоге немцы опять выиграли, Нуволари пришел четвертым, Широн – пятым. Следующей гонкой Bimotore стал Гран-При на берлинской трассе Авус, на которой Широн смог прийти вторым, причем сражался он в основном не соперниками, а с машиной. После этого проект Bimotore был окончательно похоронен – машина была новаторской, но перспектив у нее было мало – для ее доводки были нужны слишком большие средства.

Alfa Romeo Bimotore

В общем, сезон 1935 года был сплошной чередой побед – немецких побед. Но именно в этом сезоне Нуволари смог одержать свою самую великую победу, проведя гонку, которая до сих пор вписана в анналы истории автоспорта.

Итак, 28 июля 1935 года, трасса Нюрбургринг – не современная, а «зеленый ад» – старая большая петля Нордшляйфе, с кругом протяженностью почти 23 километра. Около 300 тысяч зрителей, включая многочисленных нацистских функционеров, возглавляемых министром спорта, пришли посмотреть на триумф немецких гонщиков. На старте 20 машин – 4 Auto Union и 5 Mercedes заводских команд, 3 Alfa Romeo Скудерии, а также Alfa, Maserati, Bugatti и ERA частных пилотов. Стартовавший вторым Нуволари к третьему кругу оказывается только пятым. За победу тем временем


Alfa Romeo 8C-35 Scuderia Ferrari

борются Каррачиола на Мерседесе и Розенмайер на Ауто Юнионе. Партнеры Нуволари по Скудерии к этому моменту уже сошли с трассы и многие думали, что скоро такая же судьба постигнет и Тацио – старый болид не выдержит. Однако Нуволари начинает нагонять соперников, и к десятому кругу выходит в лидеры! На двенадцатом круге проходит синхронный пит-стоп четырех лидеров, при этом Нуволари тратит на это больше всего времени – сломался насос заправочной машины и Альфу пришлось заправлять вручную из ведра. В итоге пит-стоп Нуволари занял примерно втрое больше времени, чем у Манфреда фон Браухича, вышедшего в лидеры, и на трассу Тацио возвращается шестым, но не сдается и пускается в погоню. За один круг он обогнал 4 немецкие машины и бросился догонять фон Браухича. За пару кругов до финиша на шинах фон Браухича уже отчетливо были видны потертости, покрышка могла лопнуть в любой момент. Механики Мерседеса предложили шефу команды Альфреду Нойбауэру вызвать фон Браухича на пит-лейн, но тот отказался, решив, что резина выдержит. К началу последнего круга преимущество Мерседеса над Альфой составляло 35 секунд, по меркам современной Формулы 1 неотыгрываемая величина, но дело было на трассе протяженностью в 23 километра и фон Браухичу приходилось беречь резину. Нуволари непрерывно настигал лидера, а примерно за 10 километров до финиша у Мереседса все-таки лопнула шина, и фон Браухич сошел. Под полное молчание потрясенных трибун Нуволари пересек финишную черту. Немцы были не готовы к такому повороту событий – они долго искали итальянский флаг, а пластинку с гимном им одолжил механик Нуволари…

Новый сезон 1936 года начался победой Alfa Romeo в Mille Miglia, а затем вновь последовали поражения от немцев. На Гран-При Триполи состоялся дебют болида 12C-36 (двигатель V12, 4,1 литра, 370 л.с.), впрочем, не очень удачный. На тренировке Нуволари разбил машину, сломал несколько ребер и получил множественные ушибы. На гонку он вышел в гипсе и смог показать лишь 7-ое время, первые же 4 места опять достались немецким машинам. Но уже через месяц Нуволари на новом болиде обошел и Мерседес и Ауто Юнион на трассе в Барселоне, и завоевал победы в Будапеште, Милане, на Кубке Чиано и Гран-При Монцы. На трассах с обилием длинных прямых немецкие мощные машины были вне конкуренции, но на городских трассах в руках Нуволари 12C-36 вполне могла победить.

Состязание лучших пилотов Европы и Америки (Кубок Вандербильта) состоялось 12 октября 1936 года на трассе европейского типа, проложенной на поле аэродрома Рузвельт-Филд в Нью-Йорке. На старт гонки вышло 43 машины, из которых европейских было всего 7. Американцы считали, что их мощные «индикаровские» болиды легко одержат победу, но к европейской трассе они оказались не приспособлены. В итоге победитель Нуволари лидировал почти все 4,5 часа гонки, Бревио пришел третьим, а Раймонд Соммер, также на Альфа Ромео, но не относившийся к Скудерии – четвертым.

Подобные результаты были хорошей пропагандой режима Муссолини, и дуче заявил, что итальянские машины должны на равных соперничать с немецкими. В Alfa Romeo восприняли эти слова как приказ, и вскоре предложили Феррари подписать новое соглашение. По нему миланская фирма получала 80% акций Скудерии, но Феррари сохранял за собой пост главы команды и мог по-прежнему продавать автомобили гонщикам-любителям. В скором времени в Скудерию перешел инженер «Альфы» Джоакино Коломбо, которому Энцо поручил разработку машины, относящейся к младшей формуле – с мотором объемом до 1,5 литра. В этом классе немцы не выступали, и Феррари хотел, чтобы Скудерия стала в нем доминирующей силой. Коломбо предложил построить компактную машину со средним расположением мотора, но Феррари отклонил эту идею, произнеся знаменитую фразу о том, что «мул должен тянуть повозку, а не наоборот». Впрочем, пока новая машина разрабатывалась, Скудерии пришлось выступать на старой технике. Сезон оказался до боли похож на предыдущий – победа в Mille Miglia и постоянные проигрыши немецким машинам в главных Гран-При.

Моральный климат в команде упал, масло в огонь подлило и то, что новую версию 12C-37, с пониженным центром тяжести, более аэродинамичным кузовом и мотором большего рабочего объема, «Альфа» решила не передавать Скудерии, а выпустить на старт в цветах возрожденной заводской команды. Вдобавок Нуволари подписал с «Ауто Юнион» контракт на участие в Гран-При Швейцарии. Победить ему не удалось, но сам факт шокировал Феррари.

В конце года руководство Alfa Romeo уволило своего многолетнего главного конструктора Витторио Яно, которому так и не удалось довести машины класса Гран-При до конкурентоспособного уровня, и на его место был взят испанец Вильфредо Рикарт. Нуволари окончательно покинул Alfa Romeo, подписав контракт с Auto Union.

КОНЕЦ СКУДЕРИИ

1 января 1938 года Скудерия Феррари перестала существовать – Уго Гоббато объявил Феррари, что Alfa Romeo будет участвовать в гонках без посредников. Имущество Скудерии было выкуплено и отвезено в Милан, производственные помещения в Модене использовались «Альфой» как автосалон и станция техобслуживания, персонал Скудерии перешел в новое автоспортивное подразделение Альфы – Alfa Corse, директором которого был назначен Феррари. Для него это было шагом назад – на протяжении 8 лет он был полноценным хозяином своего дела, теперь же стал наемным работником, пусть даже и высокооплачиваемым. По соглашению между Феррари и Alfa Romeo, ему в течении 4-х лет запрещалось строить автомобили под своим именем и использовать щит с лошадью.

Mercedes-Benz W165

На новом месте у Феррари сразу же не сложились отношения с руководством – Рикарта он считал посредственностью, работу за которого делают подчиненные инженеры, а Гоббато крайне нетерпимо относился к всякого рода импровизациям и отступлению от заранее выработанных планов.

В сезоне 1938 года Alfa Corse пыталась соперничать с немецкими машинами, но без особого успеха, а основные силы были брошены на подготовку Alfa 158. Машина конструкции Коломбо получила рядную «восьмерку» с механическим нагнетателем, рабочим объемом 1497 см^3 и мощностью 190 «лошадей». Дебют машины состоялся в августе 1938 года и был успешным – Эмилио Виллорези одержал победу в гонке на Кубок Чиано в Ливорно , а потом закрепил успех победой на Гран-При Милана.

Тем временем отношения между Феррари и Рикартом продолжали ухудшаться, и Гоббато решил, что одному из них придется уйти. Он выбрал Феррари, который и был уволен в августе 1939 года.

На этом закончилось длительное сотрудничество Энцо Феррари и Alfa Romeo. Феррари показал себя талантливым менеджером, который превратил гоночную команду в коммерческое предприятие, приносящее прибыль. За Скудерию выступали лучшие гонщики Италии второй половины 20-х – 30-х годов, Энцо смог собрать под своим крылом квалифицированных механиков и инженеров. В общем Скудерия Феррари смогла выжать максимум возможностей из той техники, которая была в ее распоряжении, и если бы не приход в гонки субсидируемых нацистским правительством Mercedes и Auto Union, неизвестно, каких бы успехов смогли достигнуть ее гонщики. Феррари недолго оставался без дела – в 1940 году он основал компания Auto Avio Construzioni, которая начала разработку полуторалитровой машины для гонок Mille Miglia. Впрочем, это уже другая история…

Alfa Romeo 158

В ТЕНИ ЧЕТЫРЕХЛИСТНИКА

ТЕКСТ
ДМИТРИЙ СИДОРЕНКО
(Г. НИЖНИЙ ТАГИЛ)

Начало истории чемпионата мира в классе «Формула 1» охарактеризовано триумфальными победами команды Alfa Romeo с её несравненной моделью 158/159. Если в 1950 три ее основных гонщика - Джузеппе Фарина, Хуан Мануэль Фанхио и Луиджи Фаджоли выиграли все гонки нового чемпионата, то в 1951 победы давались куда труднее. Всему виной набирающая обороты команда Энцо Феррари. Но после 13 гонок и 10 побед в двух выигранных чемпионата мира заводская команда Alfa Romeo решила уйти, так как соперничество с Ferrari требовало слишком больших капиталовложений. Тихое возвращение состоялось в 1976 году, болид Brabham BT45, оснащённый итальянским мотором, был представлен прессе 26 октября 1975 года.

1976-1979 ПОСТАВЩИК «СЕРДЕЦ»

В конце 1975 года владелец команды Brabham Берни Экклстоун решил, что время старого доброго Cosworth DFV V8 прошло, и заключил контракт с Alfa Romeo на поставку двигателей. Так новый болид BT45, разработанный Гордоном Марри, получил 12-цилиндровый горизонтально-оппозитный двигатель Alfa Romeo 115-12F, который подготовили к гонкам в ателье Autodelta под четким руководством талантливого инженера Карло Кити.

2995-кубовый двигатель выдавал хороший результат – до 510 л.с., чуть больше чем Cosworth DFV и даже Ferrari 312B. Но избыточный вес в 175 кг, крайне сложная компоновка, невероятная прожорливость и малая надежность двигателя свели на нет все его преимущества. А Ларри Перкинс, сменивший на последних трех этапах Карлоса Рёйтерманна, сравнивал двигатель с дизелем.

Как не старался Гордон Мари, а компенсировать недостатки двигателя он не смог. За 1976 год пилоты Карлос Рёйтерманн, Карлос Пасе и Рольф Штоммелен набрали всего лишь 11 очков, а команда заняла 9 место в Кубке Конструкторов. В 1977 году результаты немного улучшились, Карлос Пасе и Джон Уотсон несколько раз стартовали из первых рядов и даже лидировали в гонке, но так и не сумели добыть ни одной победы. Команда заняла 3 место в Кубке Конструкторов с 27 очками. За два года напряженной работы инженерам Autodelta удалось немного улучшить двигатель, но все чего они добились – это прибавка в 10 л.с., уменьшения веса на 10 кг. и более плавная характеристика мотора.

Апогеем совместной работы Brabham и Alfa Romeo стал крайне сложный и дорогой болид BT46. Марри предложил хитроумную систему охлаждения – размещение радиаторов в боковых стенках монокока, а английская фирма Marson изготовила алюминиевые радиаторы с системой трубок с двойными стенками, охлаждавшими воду и масло для двигателя. Однако новая система охлаждения получилась мало эффективной, так как радиаторы оказались в аэродинамической тени и перегревались, в итоге пришлось вернуться к привычной схеме охлаждения. В борьбе с лишним весом совестно с инженерами Alfa Romeo была разработана новая 6-ступенчатая КПП, для уменьшения времени пит-стопа механиков оснастили пневмодомкратами, а болид — углеволоконными тормозными дисками Dunlop.

Карло Кити и Энцо Феррари

Двигатель Alfa Romeo 115-12F

Гордон Марри и Карлос Пасе

Двигатель Alfa Romeo 1260

Brabham BT46 дебютировал на Гран-При ЮАР. Ники Лауде удалось завоевать первое место на старте, побив рекорд трассы почти на секунду, однако надежду на успех перечеркнул отказ двигателя. Чтобы составить достойную конкуренцию пилотам «автомобиля-крыла» Lotus 79, команде Brabham пришлось искать необычное решение. И такое решение было найдено.

На Гран-При Швеции под видом улучшения охлаждения в задней части болида появился огромный вентилятор, который буквально «присасывал» болид к асфальту. Вентилятор имел лишь один недостаток: камни и пыль, высасываемые вентилятором из-под днища, вылетали позади болида, доставляя серьезные неудобства соперникам, оказывавшимся позади него. Благодаря этому хитрому устройству Ники Лауда без труда выиграл гонку. Эта победа стала первой победой машин с двигателем Alfa Romeo с 1951 года.

Соперники запротестовали, и Экклстоуну пришлось отказаться от «автомобиля-пылесоса». После этого команде Brabham нечего было противопоставить пилотам Team Lotus – Марио Андретти и Ронни Петерсону. Лишь в Монце BT46 добился двойного успеха, но только по причине трагической гибели Петерсона, и штрафам Андретти и Жиля Вильнева. В итоге команда заняла третье место в Кубке Конструкторов, а пилотам достались 4-е – Ники Лауда и 6-е – Джон Уотсон места в личном зачете.

К 1978 году миланская компания подготовила новый двигатель Alfa Romeo 1260: V12 с развалом цилиндров 60° и рабочим объемом 2991 см^3. Переход на новый двигатель позволил Brabham извлечь из концепции «автомобиля-крыла» больше преимуществ, чем мог позволить 12-цилиндровый «боксер» из-за своих размеров. Благодаря этому двигателю, установленному на BT48, Лауда и Пике пробивались в первую десятку на старте, но в гонках их мучили механические проблемы. Единственная победа команды на BT48 в сезоне 1979 года состоялась на внезачетном Гран-При Дино Феррари в Имоле, а на Гран-При Канады, под конец сезона, появился новый Brabham BT49, но уже с двигателем Cosworth DFV. А Alfa Romeo приняла решение выставить собственную команду в следующем сезоне.

1979-1982 — СНОВА ЗАВОДСКАЯ

После некоторых уговоров Карло Кити, весной 1978 года миланская команда решилась на разработку собственного болида для Формулы 1. В пригороде Милана был построен первый за 27 лет болид – Alfa Romeo 177, оснащенный все тем же 12-цилиндровым «боксером». Тесты начались на треке в Баллачо, за руль сел итальянец Витторио Брамбилла.

Дебют состоялся только на 6-ом этапе чемпионата – Гран-При Бельгии (13 мая 1979 года). Чемпион Европы 1978 года в классе «Формула 2» итальянец Бруно Джакомелли в первой квалификации занял 14 место.

К концу года команда подготовила новый болид Alfa Romeo 179, разработанный Карло Кити и Робертом Шуле, на котором стоял новый двигатель Alfa Romeo 1260 V12. Этот болид, выполненный по классической схеме «автомобиля-крыла», с максимально сдвинутым вперед кокпитом и широкими понтонами, хоть и не был эстетически привлекателен, но с аэродинамической точки зрения был весьма эффективен и модернизировался вплоть до 1982 года.

Дебют этого болида состоялся 9 сентября на Гран-При Италии в Монце, где Брамбилла финишировал 12-ым с отставанием в 1 круг от победителя. Из-за детских болезней машины ни Брамбилла, ни Джакомелли больше не смогли добраться до финиша.

>>>

Alfa Romeo 177

1980 год команда начала с подписания контракта с итальянским отделением Philip Morris, машины были перекрашены в красно-белые цвета Marlboro, к Джакомелли присоединился ушедший из Ligier Патрик Депайе, опыт которого позволил команде начать сокращать отставание от лидеров.

Первый этап сезона в Буэно-Арисе Джакомелли закончил на 5 месте и принес первые очки команде. После чего последовало 6 гонок, в которых гонщики не смогли финишировать по различным причинам, при этом регулярно оказываясь в десятке лучших по ходу квалификации.

1 августа, всего за полторы недели до старта Гран-При Германии, на тестах в Хоккенхайме паддок облетела трагическая весть — француз Патрик Депайе погиб во время тестовых заездов. Патрик имел задатки Чемпиона, гоночный мир потерял сильного гонщика, а Alfa Romeo – выдающегося тест-пилота, чьи усилия внесли немалый вклад в их возвращение на путь к успеху.

В Монце Alfa Romeo преподнесла сюрприз, показав публике новый турбодвигатель Alfa Romeo 890T V8 90° с рабочим объемом 1496 см^3, который выдавал 585 л.с. при 11200 об/мин. К сожалению, доводка этого двигателя займет слишком много времени, и команда окончательно перейдет на него лишь через 2 года.

На последних этапах сезона погибшего Депайе поочередно заменяли Брамбилла и де Чезарис. Ни тот, ни другой так и не добились особых результатов и не смогли даже финишировать в гонках. А Джакомелли показал, что Alfa Romeo постепенно набирает скорость, стартовав с 4-го места два раза подряд в Италии и Канаде. Последний этап чемпионата, Гран-При США в Уоткинс-Глен, начался для команды великолепно. Бруно выиграл квалификацию, опередив ближайшего соперника Нельсона Пике практически на 0,8 секунды, уверено стартовал и лидировал в гонке, наращивая преимущество. Но вмешался злой рок, витавший над командой в течение всего года, – на 32-м круге отказала электроника.

Alfa Romeo 179

3 финиша при 26 стартах и 11 место в Кубке Конструкторов, таков итог первого полного сезона Alfa Romeo после возвращения в Формулу 1.
В 1981 году к команде присоединился чемпион 1978 года – Марио Андретти. Команда подготовила новую версию шасси Alfa Romeo 179, получившую индекс «С», отличавшуюся от прошлогодней машины только регулируемыми амортизаторами. Не смотря на вошедшие в моду турбодвигатели, шасси оснастили все тем же V12, обладавшим неплохим потенциалом, но страдавшим от малой надежности. Следующая вариация этого болида под индексом 179D появилась на гонках во Франции и Англии и отличалась уменьшенной высотой монокока, но это не принесло ощутимых дивидендов.

В середине сезона к Alfa Romeo присоединился уволенный из Ligier талантливый инженер Жерар Дюкаруж. Французу удалось исправить некоторые недостатки шасси и сделать его более конкурентоспособным. На последних этапах сезона Джакомелли удалось финишировать в призовой шестерке, благодаря этому команде удалось набрать 10 очков и занять 8-е место в командном зачете. Марио Андретти был крайне разочарован выступлением за команду, к тому же титульный спонсор Philip Morris потребовал заменить американца итальянцем Андреа де Чезариса.

Alfa Romeo 179 C

Турбодвигатель
Alfa Romeo 890T V8 90°

Alfa Romeo 179 D

В 1981-м Alfa Romeo продолжала испытания своего полуторалитрового турбодвигателя, для чего было построено шасси 179T. Двигатель был построен еще год назад и опробован по ходу свободных тренировок во время нескольких гонок, теперь же его развитием занимался Жерар Дюкаруж. К тому же Жерар убедил команду построить новый болид с монококом из углеволокна, что должно было положительно сказаться на скоростных качествах новой машины.

Новое шасси Alfa Romeo 182 оказалась не готово к первой гонке сезона, поэтому в Кьялами команда привезла проверенный временем 179C. Дебют же состоялся в Рио-де-Жанейро, машина была оснащена все тем же V12, мощность которого удалось довести до 540 л.с. при 12000 об/мин. Но болид не отличался ни скоростными качествами, ни надежностью (за 4 следующих гонки гонщикам не удалось добраться до финиша).

Лишь гонка в княжестве Монако принесла первые дивиденды: Джакомелли показал третье место в квалификации, а де Чезарис, остановившийся на трассе за круг до финиша из-за нехватки топлива, умудрился при этом занять нижнюю ступеньку пьедестала. Итог – лишь 10 место в командном зачете.
>>>

1983-1985 — С ИНДЕКСОМ «Т»

В конце 1982 года президент Alfa Romeo Этторе Массачези решил разгрузить инженеров Autodelta и передать разработку болида команде Формулы 3, которой руководил Джанпаоло Паванелло. Все машины и оборудование было передано на базу в Сенаго близ Милана, команда была переименована в Euroracing, а главным инженером нового болида и руководителем команды остался Жерар Дюкаруж.

После трех лет испытаний и эпизодических выездов во время свободных тренировок на Гран-При Италии команда перешла на 8-цилиндровый 1497-кубовый турбодвигатель 890T V8 с развалом блока цилиндров 90° и турбинами Avio, мощность которого составила 620 л.с., что было явно не достаточно. Свой старый атмосферный двигатель V12 60° команда начала поставлять соотечественнику из Турина Энцо Озелла.

Андреа де Чезарис на Презентации болида Alfa Romeo 182

Жерар Дюкаруж

За руль нового шасси Alfa Romeo 183T сели Андреа де Чезариса и Мауро Бальди. Во время первого этапа чемпионата мира 1983 года, после пятничной тренировки, на машине де Чезариса судьи обнаружили отсутствие одного из элементов огнетушителя и за это он был дисквалифицирован. Руководство Euroracing, возложив всю вину на Дюкаружа, уволила его, после этого доводка шасси легла на плечи итальянца Луиджи Мармироли. Это была грубая тактическая ошибка со стороны Alfa Romeo, поскольку француз перешел в Lotus, где смог добиться успеха.

Первые очки команда заработала на улочках Монте-Карло, где Бальди финишировал шестым. На следующем этапе в бельгийском Спа-Франкоршам де Чезарис показал третий результат в квалификации, уступив всего 0,2 секунды Алену Просту на Renault. На старте гонки итальянец вырвался в лидеры и лидировал вплоть до 25 круга, но, как это уже неоднократно бывало, в очередной раз подвел двигатель, что позволило Просту выиграть гонку.

Первая половина сезона складывалась крайне неудачно, команду преследовали технические проблемы, лишь к середине сезона инженерам удалось решить некоторые из них. На Гран-При Германии команде удалось победить злой рок. По ходу уикенда де Чезарис уступал только пилотам Ferrari – Патрику Тамбэ и Рене Арну, в квалификации итальянец занял третье место, а в гонке — после отказа двигателя на машине Тамбэ — пришел вторым.

Под конец сезона команде удалось набрать неплохую форму, что продемонстрировало 5-е место Бальди в Голландии и два зачетных финиша де Чезариса на двух последних этапах сезона. Благодаря этому команде удалось заработать 18 очков и занять 6 место в командном зачете. Это стало лучшим результатом с момента возвращения заводской команды в гонки больших призов. Казалось, успех близок.

К началу 1984 года под руководством Марио Толлентино и Луиджи Мармиори был разработан болид Alfa Romeo 184T. Монокок был выполнен из ячеистого углеродно-кевларового волокна и изготовлен английской фирмой Advanced Composites. Ателье Autodelta продолжила модернизацию своей V-образной восьмерки, доведя мощность до 680 л.с при 11000 об/мин.

Итальянский филиал Philip Morris прекратил финансовую поддержку, и новым титульным спонсором команды стал текстильный гигант Benetton. Болиды были перекрашены в красно-зеленые цвета, а название команды сменилось на Benetton Team Alfa Romeo. За руль сели итальянец Риккардо Патрезе и американец Эдди Чивер.

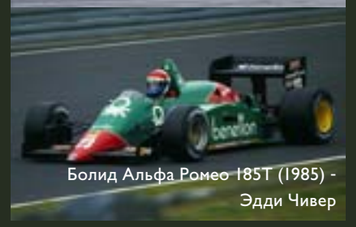
С начала 1984 года вступал в силу новый технический регламент, ограничивающий максимально допустимое количество топливо на старте гонки в 220 литров вместо 250. Поэтому проблема экономии топлива вышла на первый план. Командам приходилась разрабатывать электронные системы, контролирующие сверхмощные двигатели и гарантировавшие максимальное использование каждой капли топлива. Пилотам Alfa Romeo пришлось не сладко, их 8-цилиндровый турбодвигатель был настоящим обжорой, поэтому очень часто гонщики просто не могли добраться до финиша гонки.

Двигатель Alfa Romeo 1260 V12

Команда неплохо начала сезон, в первых гонках пилоты поочередно финишировали на 4-м месте. Но следующие гонки приносили сплошные разочарования. Ломалось все: коробки передач, топливные насосы, горели двигатели, а где не горели двигатели — кончалось топливо. Лишь в гонке в Монце Патрезе сумел финишировать третьим и подняться на подиум. И еще одно очко на Гран-При Европы на Нюрбургринге – вот все, чего смогла достичь команда за весь год. Как итог — 7 место в Кубке Конструкторов.

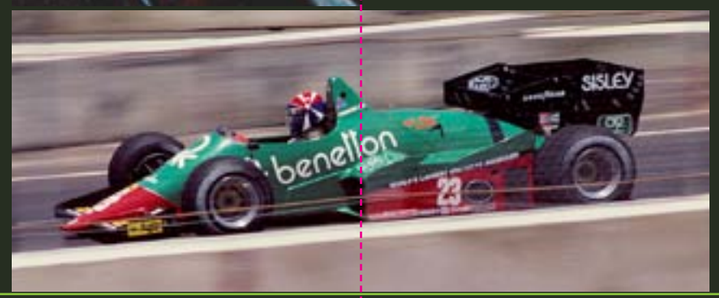
Осенью 1984 года, после 20 лет работы в Autodelta, Карло Кити покинул компанию. Autodelta слилась с Alfa Romeo, количество служащих было резко снижено. Тем не менее, двигатели для Формулы 1 продолжали собирать в бывших цехах Autodelta. Бывший инженер Lancia Джанни Тонти, один из разработчиков неудачного двигателя V8, объявил о прекращении модернизации восьмерки и приступил к проектированию нового 4-цилиндрового турбодвигателя.

Болид Альфа Ромео 183T (1983) - Мауро Бальди


Болид Альфа Ромео 185T (1985) - Эдди Чивер

Alfa Romeo сохранила состав пилотов – Чивер и Патрезе. Новый болид Alfa Romeo 185T оказался настолько неудачным и ненадежным, что в середине сезона гонщиков пересадили на доработанную версию прошлогоднего шасси, получившую только заднюю часть от новой модели.

Пилотам лишь несколько раз за сезон удалось попасть в десятку лучших по итогам квалификации, лучшим результатом стал старт с 4-го места в Монако для Чивера. По ходу сезона пилоты смогли финишировать лишь в пяти гонках, лучшим результатом стали три девятых места по итогам Гран-При Детройта, Великобритании и Европы.



На фото:
Болид Альфа Ромео 184T (1984) под управлением Эдди Чивера – Гран-При США (Даллас)

Это был наихудший сезон Alfa Romeo за все время выступления в Формуле 1. «В Euroracing царила неприкрытая техническая бедность, неприемлемая для такой марки как Alfa Romeo» – признался Патрезе после ухода из команды.

В ноябре 1985 года Alfa Romeo объявила о том, что не будет выставлять заводскую команду в следующем году в Формуле 1 и вернется спустя год с новым 4-цилиндровым 1499,7-кубовым турбодвигателем, разработка которого началась годом ранее. Руководителю Euroracing Паванелло ничего не оставалось делать, кроме как расформировать команду. Энцо Озелла продолжил получать моторы Alfa Romeo в 1986-87 годах, а в 1988-м получил всю документацию на двигатель V8 и переименовал его в Osella. Но доводка этого турбодвигателя до 600 л.с. требовала столько средств, что на эти деньги можно было купить Coswort, который имел мощность на 20 л.с. больше.

Неожиданно, 6 июля 1986 года Alfa Romeo и Ligier подписали контракт, по которому миланская компания начиная с 1987 года и в течении трех лет будет эксклюзивно поставлять свой новый 4-цилиндровый турбодвигатель французской команде. Кроме этого Alfa Romeo должна была обеспечить команду финансовой поддержкой, не смотря на то, что компания находилась в затруднительном финансовом положении, и ходили слухи о возможном слиянии с Ford.

1 января 1987 года Альфа Ромео стала частью концерна Fiat, который к этому моменту являлся совладельцем Ferrari, и не пожелал конкуренции двух своих фирм в королевских гонках. За несколько недель до начала чемпионата контракт с Ligier был расторгнут, Alfa Romeo воспользовалась негативными отзывами Рене Арну о новых двигателях.

Две победы в союзе с Brabham и пять подиумов для заводских гонщиков Alfa Romeo – таков результат десятилетнего пребывания команда из Милана в паддоке Формулы 1. Это совсем не тот результат, который ждали от прославленной в автоспорте компании. К сожалению, четырехлистник клевера, являющийся символом спортивных побед Alfa Romeo с 1923 года, так и не принес удачи. Как и в 1951 году команда покинула чемпионат, чтобы не мешать своему вечному сопернику – Ferrari.

ИЛЬ МОСТРО
Il Mostro

Когда в 1986 году концерн ФИАТ поглотил «Альфа Ромео», репутация славной миланской марки была безнадежно испорченной – на протяжении 70-х и 80-х годов она выпускала машины, которые, имея привлекательную внешность и хорошие в теории ходовые качества, отличались быстро ржавеющим кузовом, отвратительной электрикой и очень низким качеством сборки. Чтобы поднять престиж марки и привлечь покупателей обратно в шоу-румы, «Альфе» мало было просто повысить качество машин – надо было громко заявить о себе. В то время «Альфа» не участвовала в серьезных автоспортивных состязаниях, поэтому было решено разработать машину, которую бы в Штатах назвали Styling Leader – эксклюзивную модель, которая не столько продается сама, сколько привлекает внимание возможных клиентов к марке.

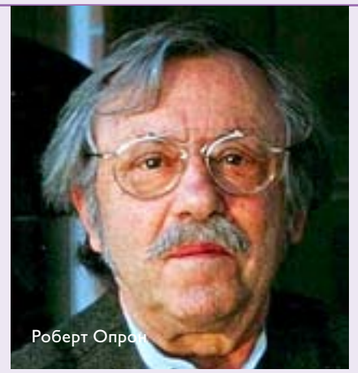
ТЕКСТ –
СТАНИСЛАВ БЕЛЯЕВ
(Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

К разработке прототипа спортивной модели были привлечены три команды дизайнеров – центр стиля Alfa Romeo (группа под руководством Вальтера да Сильвы), дизайн-центр ФИАТа (команда, возглавлявшаяся Робером Опроном и Марио Майоли) и ателье Zagato. На протяжении всей истории ателье Zagato неоднократно разрабатывало машины на базе «Альфы», элегантные и быстрые, нередко побеждавшие в гонках. В конце 80-х Zagato тоже было не в лучшей форме – изредка оно разрабатывало автомобили, но в основном изготавливало прототипы по чертежам других фирм, а также занималось промышленным дизайном.

Text by Stanislav BELYAEV
(St. Petersburg, Russia).

When Fiat took over Alfa Romeo back in 1986, reputation of glorious sportcar maker from Milan was seriously damaged. During 70th and 80th it was building cars, that had stylish design and good (at least in theory) road-holding abilities, but were better known for quickly rusting body, terrible electrical parts and very low build quality. To raise the prestige of brand and put potential customers back into showrooms, it wasn't enough to simply improve the build quality – Alfa should made a bold statement. In late 80th Alfa didn't take part in any major racing championship, so it was decided to develop so call 'Styling Leader' – exclusive model, that doesn't sell well, but pulls the attention to the brand.

3 designers teams prepared the design of sportscar prototype – Alfa Romeo's Centro Stile (headed by Walter da Silva), FIAT's design center (headed by Mario Maioli and Robert Opron) and Zagato. For a long time Zagato was known as maker of special versions of Alfa – fast and stylish, winners of many races. In late 80th famous design studio was not in its best position – sometimes they produced cars of their own designs, but mostly they manufactured prototypes of others designs and made some industrial designs.
The design competition was won by Fiat, with project designed by Robert Opron – famous French designer, the author of Citroen SM and CX, also Renault Fuego. Sketches were made by Opron, and detailed design was done by young designer Antonio Castellana. Design by Zagato was rejected on early stages of concept's development, but some of its styling ides were used in FIAT's design.
As a result the car wasn't similar to any Alfa of those days, and its styling also had no cues from any past model. Its avant-garde heavy design resulted in the car nickname "Il Mostro" – 'Monster" – given by the Italian press. The car wasn't easy on eyes – public loved it or hated it, buy nobody feels indifferent.
The mechanical concept of new car was created with much participation of sporting department – Alfa Racing, and engineers determined to achieve characteristics of road holding and handling unusual for a car which was


Роберт Опрон

В итоге лучшим был выбран проект ФИАТа, разработанный Робертом Опроном – видным французским дизайнером, автором таких машин, как Citroen SM и CX, а также Renault Fuego. Опрон разработал предварительные эскизы, а детальная проработка внешнего вида и интерьера была выполнена молодым дизайнером Антонио Кастеллано. Проект Zagato был отвергнут еще на ранних стадиях разработки машины, но некоторые его стилистические идеи (в частности, относящиеся к оформлению передней и задней части кузова) были использованы в проекте ФИАТа.

В итоге получившаяся машина оказалась непохожей ни на одну из тогдашних моделей «Альфы» и не несла стилистических решений, перекликавшихся с машинами из ее прошлого. Авангардный, немного тяжеловесный дизайн получил у итальянской прессы имя "Il Mostro" – «Монстр». Мнения обозревателей о машине разделились – ей восхищались или не признавали, но равнодушным новинка не оставила никого.

Механически новая модель разрабатывалась при участии гоночного подразделения – Alfa Corse, при этом конструкторы поставили перед собой задачу добиться управляемости и способности «держать дорогу», присущих машине для кольцевых гонок, в обычном дорожном автомобиле. За основу была взята Alfa Romeo 75, подготовленная по требованиям «кольцевой» группы А и IMSA. Силовым агрегатом стала трехлитровая V-образная «шестерка» с двумя верхними распредвалами и консервативными 2-мя клапанами на цилиндр. Заново были разработаны впускной и выпускной коллекторы, система охлаждения радиатора и была добавлена система охлаждения КПП.

Для оптимальной развесовки применили компоновку transaxle – пятискоростную МКПП сблокировали с задним ведущим мостом, а задний дифференциал сделали самоблокирующимся, ограниченного скольжения. Подвески взяли от машины для IMSA фактически без изменений – спереди независимая на амортизационных стойках, а сзади мост системы DeDion на пружинах. Машина отличалась очень маленьким клиренсом (всего 8 см) и поэтому ее оснастили системой изменения дорожного просвета – при помощи рычажка на центральной консоли водитель мог повысить его на 5 см.

Кузов машины был выполнен по канонам создания гоночных моделей – прочное стальное шасси, накрытое легким кузовом из углепластика. Габариты машины – длина 4,06 метра (как у компактной «Альфы 33»), ширина 1,73 м (чуть меньше «Альфа 164» бизнес-класса), высота 1,3 метра – ниже любой «Альфы», на уровне тогдашнего «Порше 911». Конструкторам удалось добиться почти идеальной развесовки – 52:48, однако машина получилась совсем не легкой – 1,31 тонны, на 10 килограмм тяжелее трехлитровой «Альфы 75».

>>>

Alfa Romeo 75

Alfa Romeo SZ

Alfa Romeo RZ

Мощность двигателя составила 210 л.с. (по независимым испытаниям от 230 до 250 «лошадей»), паспортная максимальная скорость – 245 км/час (опять-таки на испытаниях ее удалось разогнать почти до 260), разгон до 100 км/час за 6,9 с. Управляемость машины была исключительной – она могла проходить повороты с боковым ускорением до 1,4g!

При этом машина не была оснащена электронными помощниками водителя, у нее не было полного привода, системы управления всеми колесами и других высокотехнологичных устройств.

Новинка была первой моделью ФИАТа, полностью сконструированная с применением САПР, поэтому ее удалось разработать в рекордные 19 месяцев. Купе впервые дебютировало в марте 1989 года на Женевском автосалоне и тогда носило имя Alfa ES30 – Experimental Sportscar, объем мотора 3 литра. Несмотря на минимальное участие Zagato, на боковинах кузова красовались ее логотипы – стилизованные буквы «Z». ФИАТ решил продекларировать, что он не отходит от традиций создания «Альфы» и привлек компанию, которая знает, как строить настоящие спортивные «Альфа Ромео».

Дизайн машины понравился не всем, но реакция публики на новинку была скорее положительной, так что после демонстрации прототипа на Франкфуртском и Парижском салонах этого же года было принято решение о производстве ограниченной серии в 1000 машин под названием Alfa Romeo SZ (Sprint Zagato). Производство началось осенью 1989 года (всего было выпущено 11 машин), а продажи в следующем году. В 1990-м было выпущено 289 купе, в 1991-м – 736 и на этом производство закончилось. Ходовая часть и каркас кузова собирались на заводе «Альфы», фиберглас-

not specifically intended for competition. Alfa 75 group A/IMSA competition cars has been taken as the base for new car. The engine was 3-liter V6, with 2 overhead camchasfts and conservative 2 valves per cylinder. The intake manifolds, wider diameter exhaust manifolds and the tubing for the coolant radiator were designed all over again and cooling system for gearbox has been added.
To achieve optimal weight distribution transaxle layout of car has been choose – 5-speed mechanical gearbox was combined with rear axle, and self-blocking limited slip rear differential was used. The suspensions was taken from IMSA racer with only small changes – uniball joints, rear de Dion axle, Koni hydraulic dampers. Because of very small ground clearance (only 8 cm) in was equipped with hydraulic lifting system – by shifting of knob on console driver could lift the car on 5 cm.
Body was designed by racing car's standards - steel shell construction with bonded plastic body panels providing high torsional rigidity. Dimensions of car – length of 4,06 meters (similar to compact Alfa 33 of those days), width of 1,73 meters (slightly less then Alfa's flagship 164 saloon), height of 1,3 meter – the lowest Alfa of these days, similar to Porsche 911 of 964 generation. Weight distribution was almost perfect – 52:48, but the car was rather heavy – 1310 kilos, 10 kilos heavier, then 3-lirter variant of Alfa 75.
Engine produced 210 hp (independent test shows from 230 to 250 horses), maximum speed was specified as 245 kph (again, during test in could achieve almost 260 kph), it could accelerate to 100 kph for 6,9 seconds. The roadholding was exceptional – it can sustain about 1.4g during cornering!
And all this has been achieved without help of electronics, car has no for wheel drive, four wheel steering or other high-tech systems which were common on concept cars of late 80th (especially on Japanese ones).
New product was the first car by FIAT, which was designed entirely by the means of CAD/CAM, and it helps to develop it in very short time – only 19 months. Coupe has debuted in March of 1898 on Geneva motorshow under the name of Alfa ES30 – Experimental Sportscar, 3 liter engine capacity. despite of Minimal design clues taken from Zagato, logos of design studio – stylized "Z" letters – decorated the front fenders. FIAT wanted to declare, that it don't turn from traditions of Alfa design and has employed the company, who knows very well, how to built the real Alfa sportcar.
Not everybody loved design of ES30, but overall reaction to car was positive, so after sowing of prototype S in Frankfurt and Paris car salons in the same year, it has been decided to produce the limited series of 1000 cars under name of Alfa Romeo SZ (Sprint Zagato). Manufacturing stared in late 1989 (11 cars has been assembled in this year), sales – in next year. In 1990 289 coupes has been made, in 1991 – 736 and after that manufacturing has been terminated. Chassis and steel body shell were made by Alfa, fiberglass body panels – by Italian Carplast and French Startime companies, final assembly was carried out on Zagato plant in Terrazzano di Rho, near Milan. All Szs has the same paint scheme – red body and dark gray roof, only personal car of Andrea

Прототип спайдера на шасси SZ

Английская праворульная Alfa Romeo SZ

совые кузовные панели делали итальянская компания Carplast и французская Startime, а общая сборка машины осуществлялась на производственных площадях Zagato в Терраззано-ди-Ро, под Миланом. Все SZ были выпущены в одинаковой цветовой гамме – красный кузов и темно-серая крыша. Только машина, выпущенная персонально для Андреа Загато, была черной.

SZ появился в не самое лучшее время – экономический кризис начала 90-х сильно подкосил рынок спортивных машин: «Порше» чуть не обанкротился, провалились попытки возродить марки Iso Rivolta и Montrverdi. Тем не менее, все выпущенные машины были проданы – в большинстве своем в Италии и Европе, около сотни машин было продано в Японии. Английская компания Auto Delta переделала одну машину под правый руль – в настоящее момент она зарегистрирована в ЮАР.

В 1991 году Zagato показал прототип спайдера на шасси SZ – машина отличалась плавными, женственными обводами кузова и необычной линией дверей. Прототип не заинтересовал ФИАТ, и закончил свою жизнь печально – после сноса «альфовского» завода в г. Портелло он был оставлен среди развалин, и дальнейшая его судьба неизвестна. Однако, сама идея была воспринята боссами ФИАТа, и они поручили Zagato разработать открытый вариант SZ, максимально унифицированный с оригиналом.

Новинка была представлена в 1992 году и получила имя RZ (Roadster Zagato). Внешне она напоминала SZ со срезанной крышей – мягкий верх убирался под крышку. Кроме этого, внешне у машины были другие капот, передний спойлер и пороги. Всего для RZ пришлось разработать 500 новых деталей. Механически машина не изменилась, однако ее вес вырос на 120 кг, что повлекло уменьшение максимальной паспортной скорости до 230 км/час, и увеличение времени разгона до «сотни» – 7,5 секунд.

Приборная панель Alfa Romeo RZ

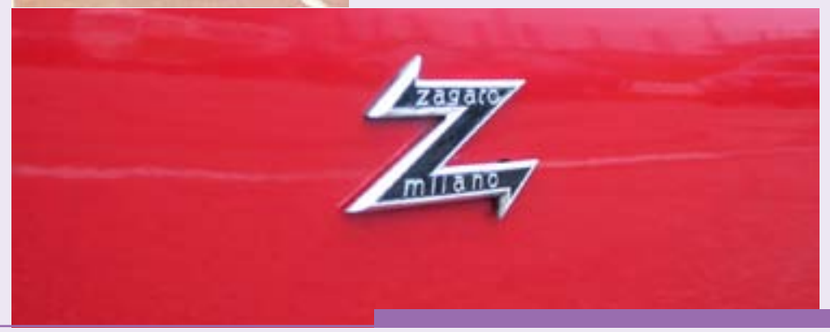
Zagato was all black.
The time for SZ appearing wasn't the best for sport cars market – recession of early 90th has very negative effect on it: Porsche was near bankruptcy, attempts to revive Iso Rivolta and Monteverdi names have failed. Anyway, all manufactured SZs has found their customers – majority of them was from Italy and continental Europe, about hundred cars was sold in Japan. English Auto Delta company transformed one car to RHD – currently it's registered in South Africa.
In 1991 Zagato makes a prototype of roadster based on SZ - with some curvy, almost feminine forms and unusual line of doors. It doesn't generated interest in FIAT executives and its life has sad final – after demolishing of Alfa factory in Portello in has been left among ruins, and nobody knows its exact fate. But the idea to make open version of SZ has pulled some strings in souls of FIAT bosses, and they commissioned Zagato to develop such car, which should have as much unification with coupe as possible. This car was revealed in 1992 and received the name RZ (Roadster Zagato- in this case the name tells truth, because the car was designed entirely by Zagato). From outside to looks kike SZ with its roof chopped out – fold away top disappears in a space behind the seats, under a lid with two typical Zagato bulges. Besides that, car has new hood, front spoiler and side skirts, and in total 500 new parts were designed for RZ. Mechanically car doesn't change, but its weight has increased for 120 kilos, which resulted in decreasing of top speed for 230 kph and acceleration to 100 kph became longer – 7?5 seconds.
In has been planned to produce 350 roadsters, but manufacturing was terminated in 1993 after only 278 cars has been made (50 in 1992 and 228 in 1993). Unlike coupe, RZ was offered with red, black and yellow body. Besides that, 3 cars on customers' requests has been painted metallic silver and one perl white – for Autech, joint venture between Zagato and Nissan (currently this car belongs to japane collector). To draw more interest to SZ and boost sale of remaining cars, in 1993 Zagato and Monte-carlo company Monegasque Representatives organized SZ Trophy racing series, which was the support race for Italian Supercar GT championship. This series consisted of 10 races, and participated cars has mot many differences from stock ones – racing seat and seatbelts has been added, roll cage and fire extinguisher installed, and shock-absorbers, springs, exhaust, brake system, engine management chip were replaced. Anyone, who want to participate in championship, could buy car with 25% discount, but only 10 drivers has been attracted. After first season the championship hasn't been continued.
That was the end of Alfa, design of which was almost entirely done by FIAT, by who received the name of famous Milan design house. Until now this car, despite of its rarity, is not antic, which is hunted by collectors, and in Europe could be purchased by reasonable price. After termination of RZ assembly Alfa has forgotten about manufacturing of styling leader cars fro 15 long years. Such car has returned into Alfa model range only in 2007, when Pininfarina designed 8C Competizione, which is also made as coupe and roadster, has been introduced.

Прототип SZ в г. Портелло
Гоночная Alfa Romeo SZ
Монако, серия SZ Trophy

Изначально планировалось выпустить 350 родстеров, однако производство прекратили, сделав лишь 278 машин в 1992 году и 228 в 1993-м. В отличие от купе, RZ предлагалась в трех цветах – красный, черный и желтый. Кроме того, по особым требованиям клиентов было сделано 3 серебристых машины, и одна белая перламутровая для компании Autech – совместного предприятия между Zagato и Nissan (сейчас эта машина принадлежит японскому коллекционеру).

Для того чтобы привлечь внимание к марке и способствовать продажам остатков машин, в 1993 году Zagato и компания Monegasque Representatives из Монте-Карло организовали гоночную серию SZ Trophy, которая была гонкой поддержки итальянского чемпионата Supercar GT. Серия включала в себя 8 этапов, машины, участвовавшие в ней, мало отличались от серийных – кроме наличия каркаса безопасности и огнетушителя, гоночного кресла и ремней, также были перенастроены тормоза, подвеска, выхлопная система и микропроцессор управления двигателем. Участники чемпионата могли приобрести SZ с 25% скидкой, однако их набралось всего 10. После первого сезона розыгрыш чемпионата прекратился.

На этом и закончилась история «Альфы», в разработке которой ФИАТ принимал гораздо большее участие, чем Zagato, но которая получила имя миланского кузовного ателье. До настоящего времени эта машина, несмотря на свою редкость, не принадлежит к числу антиквариата, за которым гоняются коллекционеры, и в Европе может быть куплена за не очень большие деньги.
После прекращения выпуска RZ «Альфа» на 15 лет отказалась от выпуска мелкосерийных моделей, рассчитанных на подогрев интереса публики к марке. Подобной машины в программе миланской фирмы не было до 2007 года – момента появления модели 8C Competizione, которая также выпускается как купе и спайдер.



ПОСЛЕДНЯЯ “НАСТОЯЩАЯ” СПОРТИВНАЯ АЛЬФА

Alfa Romeo GTV

В первой половине 90-х годов дела у Alfa Romeo шли более чем неплохо. После того, как все основные семейства моделей были заменены на более современные, пришла пора взяться за святую святых марки – легендарный Spider. Модель выпускалась с 1966 года, и хотя уже давно имела статус культового автомобиля, резервы для ее модернизации были исчерпаны.

ТЕКСТ – **СТАНИСЛАВ БЕЛЯЕВ** (Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

В 1991 году на Женевском автосалоне был представлен концепт-кар Alfa Romeo Proteo – спайдер разработки центра дизайна Alfa Romeo под руководством Вальтера да Сильвы. Машина была построена на укороченной платформе Alfa 164, и оснащалась трехлитровой V-образной «шестеркой». Внешне машина никак не была связана с оригинальным «Спайдером» и была выполнена в клиновидном стиле, с агрессивным силуэтом и развитой пластикой бортов. Осо-

Text by Stanislav BELYAEV (St. Petersburg, Russia).

Last “true” Alfa sport car

In the early nineties Alfa Romeo’s business went very well. All the main model families were updated and it was time to take up the holy of holies brand - legendary Spider. Model was produced in 1966, and though it has long had the status of a cult car, the reserves for its modernization have been exhausted.

In 1991 on Geneva motorshow the concept car Alfa Romeo Proteo was shown – spider designed by Alfa Centro Stile team lead by Walter da Silva. It was built on shortened Alfa 164 platform and equipped with 3-liter V6. Design by Proteo did not take any clues from original Spider and featured wedge style with aggressive silhouette and sides of complex shape. Car had four-wheel steering system – popular “feature” of those days.
The limited series of 2000 cars was going to be manufactured, but after building of three prototypes Alfa bosses considered project to be risky and it was canceled. But the idea has not been completely forgotten.
Development of the new vehicle to replace old Spider was continued and the decision was made to produce not only open version, but also coupe, which should be unitized with spider as much as possible.
Fruit of engineers’ and designers’ job was shown in Geneva four years later than Proteo - two cars that had the factory code “Project 916” and named Spider and GTV.
The cars take several design clues from Proteo, for example, design of front part with four small round headlights, but designers of Pininfarina studio (that was hired to design both cars) found their own memorable design features. One of the main styling feature that captures the eyes from the first sight, was the diagonal “scar” on side that starts from the front wheel and goes up to the trunk. The car had a wedge shape with a low nose and high tail, the back of the car was “cut-off” to make a so-called “Kammback” (named from German 1930s aerodynamicist Wunibald Kamm, who introduced such design to reduce drag of vehicle). Despite having the same 2,54 mwheelbase spider had only two seats, while coupe featured 2+2 seat formula, though the rear seats had very limited space. Coupe was low (1,31 meters) and entry was rather difficult.
The vehicle was based on Fiat Tipo 2 platform, modified to improve road holding abilities - for example, multilink real suspension was built. During the lifetime cars were fitted with number of engines. Initially the car was offered with 2-liter in-line-four engine (150 hp) or 3-liter V6 from Alfa 164, with output of 192 hp. For Italian market with high taxes for cars with engine bigger than 2 liters, the model was fitted with turbocharged 2-liter V6 of 202 hp - this car had the maximum speed of 240 kph and could accelerate to 100 kph for 7 sec. The later version had the same 4-banger, but with direct injection, capable of 165 hp, and new 3,2 liter V6 - it had 240 hp, and coupe, equipped with this engine reached 255 kph and could accelerate to 100 kph for 6.8 sec.
Originally GTV was fitted with 5-speed manual gearbox. Since 1998 V6-equipped cars could be purchased with 6-speed gearbox. To decrease weight, some parts of the body - bon-

бенностью машины была система поворота всех колес – модная «фишка» тех. Руководство «Альфы» планировало выпустить ограниченную серию, однако дальше трех прототипов дело не пошло – проект посчитали слишком рискованным. Но полностью идею не забыли…
Разработка новой модели на замену Spider продолжалась, при этом было решено сделать машину не только в открытом варианте, но и как купе, максимально унифицированное со спайдером. Результат работы инженеров и дизайнеров был представлен на том же Женевском салоне 4 года спустя – 2 модели, имевшие внутренний код «Проект 916» и получившие имена Spider и GTV.
Внешне машины взяли ряд стилистических решений от Proteo, в частности, дизайн передней части с маленькими круглыми фарами, но дизайнеры Pinifarina нашли и свои оригинальные решения. При взгляде на машины сразу бросалась в глаза выштамповка на боковинах, начинавшаяся от передних колесных арок и идущая вверх, к началу багажника. Машина получила очень низкий капот и высокий багажник, а задняя часть была как бы срезана, формируя так называемый «зад Камма» (по имени немецкого ученого 30-х годов) для улучшения аэродинамики. Купе получило колесную формулу 2+2 (спайдер при той же колесной базе был двухместным), хотя места на задних сиденьях было мало. Машина была низкой (1,31 м), доступ в салон из-за этого был затруднен.
Ходовая часть машины была построена на платформе Tipo 2, но серьезно модифицированной для улучшения управляемости – в частности, сзади установили многорычажную подвеску. За время производства у машины сменилось несколько силовых агрегатов. Изначально она предлагалась с 2-литровой «четверкой» мощностью 150 «лошадей» и трехлитровым V6 от модели 164, развивавшем 192 л.с. Для итальянского рынка машину выпускали с турбированным двухлитровым V6 мощностью 202 «лошади» – с ним машина разгонялась до 240 км/ч и набирала 100 км/ч за 7 секунд. К концу выпуска машина оснащалась той же «четверкой», но с непосредственным впрыском топлива, мощностью 165 л.с. и V6 объемом 3,2 литра – его мощность составляла 240 «лошадей», оснащенное

Alfa Romeo GTV (версия 1998 года)

Alfa Romeo GTV (версия 2003 года)

Салон Alfa Romeo GTV

Alfa Romeo GTV в спортивной версии Кубка

Alfa Romeo GTV (версия 2003 года)

им купе разгонялось до 255 км/ч и набирало 100 км/ч за 6.8 секунд. Изначально машина оснащалась механической 5-ступенчатой КПП, а с 1998 года для трехлитровых машин предлагалась и 6-ступенчатая коробка. Для снижения веса часть кузовных панелей – капот, передние крылья, бамперы – были выполнены из композитных материалов. Это позволило довести массу машины до 1,39 тонны.

Уровень оснащения машины был богатым – в стандартную комбинацию входили АБС, две подушки безопасности, преднатяжители ремней, аудиосистема Clarion с 6 динамиками, усилитель руля, подогрев стекол. При заказе машины в комплектации Lusso (люксовый) к этому добавлялся кожаный салон, руль MOMO, кондиционер и 16-дюймовые литые диски. Впрочем, большая часть владельцев шла еще дальше и выбирала 17-дюймовый вариант, повышающий дорожные характеристики. Кроме возможности заказать пакет Lusso и поменять диски, единственной оставшейся опцией для GTV была возможность установки люка.

В целом, публика хорошо приняла новинку, особенно ее дизайн и характеристики управляемости, хотя без критики не обошлось. Как обычно у итальянской машины, типичными были проблемы с электроникой, кроме того, из-за широких дверей и большого радиуса поворота машину было трудно парковать.

Однако это не помешало выпускать машину 10 лет (с 1995 по 2005 годы). Модернизация 1998 года затронула в основном механическую часть машины, а во время второй (и последней) модернизации в 2003 году немного обновили дизайн передней части, в том числе изменили дизайн решетки радиатора. За это время было сделано около 90 тысяч машин Spider и GTV. Многие поклонники марки считают их последними «настоящими» спортивными Alfa Romeo. Заменившие их модели Brera и Spider получили иную настройку шасси, более высокий дорожный просвет, а их «шестерки» были разработаны General Motors.

net, front fenders, bumpers - was made from composite materials. That resulted in curb weight of 1,39 tonne.

The car had wide list of standard equipment - power steering, twin airbags, seat belt pretensioners, Bosch ABS, electric heated door mirrors, Clarion stereo system with six speakers, leather-clad steering wheel and central locking. Lusso (luxury) option package also included Momo leather seats, air conditioning and 16 inch alloy wheels. But most customers chose the car with optional 17-inch variant wheels to improve handling. Apart from Lusso option package and 17 inch wheels the only options left were metallic paint and electric sunroof.

In general, coupe and spider were positively received by motor sport enthusiasts, especially because of the styling and road-holding abilities, though the cars could not escape from critics. The electrical problems were common (the usual situation with Italian cars), the car was hard to park due to its large turning circle and low seating position and it needed a lot of parking space due to wide doors.

But these problems did not affect the popularity of the cars and they were manufactured for ten years - from 1995 to 2005. First modernization in 1998 affected the mechanics of the car, second one (and the last) in 2003 was only face lifting - for example, radiator grille was changed. About 90 000 Spiders and GTVs were manufactured, and a lot of Alfa fans consider them the last "true" Alfa sport cars. Their replacement - Brera and Spider - have a higher ride height, different chassis set-up and their V6 engines were developed by General Motors, not Alfa.

ALFA ROMEO GTV

TAMIYA, 1/24

Model by Andery EVSEEV (Snezhinsk, Russia).

Well, let's start from the body or from the exterior styling, to be more precise. Although the prototype is simply stunning (after all, it's designed by Pininfarina) and needs no changes or additions, I still have some doubts -should I assemble the model "out-of-box" or should I try to add more beauty to this already beautiful forms. In the end I decided to make bold move and add some aerodynamic elements, like "lip" on front bumper, modified side skirts, additional air intakes on front fenders and pseudo rear diffuser. But let's go through it all point by point.

I deepened all panel lines and then checked the body for any imperfections - flash, mold lines, shrink marks, etc. After correcting all the problems, I started to make rear diffuser and side skirts. Side skirts were made from 0,3 mm styrene and glued to body. I used the putty to give the surface final shape.

Let's continue with the rear bumper and diffuser. Stock Alfa GTV's exhaust system has single flattened exhaust tip. Using the pseudo diffuser I tried to make it looks like dual exhaust, and I think that it turned out pretty well. Two parts were made from the 0,3 mm styrene, glued together, bent in the boiling water to obtain the necessary shape and glued to rear bumper. The structure was strengthened from inside using Tamiya two component putty. I used the regular nitro putty to fill the small holes and bumps. I drew the borders of air intakes on the front fenders, drilled the holes along the lines and cut

МОДЕЛЬ – **АНДРЕЙ ЕВСЕЕВ** (Г. СНЕЖИНСК)

Ну что ж, начнём с кузова. Или, скажем, с внешнего дизайна. Даже несмотря на то, что этот красивейший прототип (как-никак, работа ателье Пининфарина) и не нуждается в каких-либо дополнениях/изменениях, я очень долго сомневался – стоит ли мне собирать модель в «стоке», либо попытаться привнести в эти прекрасные формы ещё больше красоты. В итоге, набравшись смелости, решил добавить немного аэродинамических элементов, таких как «губу» на передний бампер, небольшие накладки на пороги, отверстия воздуховодов на передних крыльях, спойлер на крышку багажника и задний псевдодиффузор. Но обо всём по порядку.

Начал я с того, что углубил всю расшивку панелей. Затем проверил кузов на предмет наличия утяжин, облоя, следов стыковки пресс-форм и прочих дефектов. Избавившись от артефактов литья, я приступил к формированию заднего диффузора и накладок на пороги. Боковые накладки были изготовлены из полистирола толщиной 0,3 мм и приклеены к кузову. Конечно, не обошлось без шпатлёвки, которая потребовалась для тщательного выведения поверхностей.

Теперь давайте перейдем к заднему бамперу и диффузору. В стоке выхлопная система Альфы Ромео GTV предполагает одинарный плоский выхлопной наконечник. Я решил исправить эту ситуацию и сделать раздвоенный выхлоп. С помощью псевдодиффузора я смог обыграть конфигурацию двойного выхлопа и, как мне кажется, довольно удачно. Были изготовлены две одинаковые заготовки диффузора из того же пластика 0,3 мм, склеены вместе, согнуты под кипятком для придания необходимой формы и приклеены к нижней кромке заднего бампера. Изнутри вся конструкция была усилена двухкомпонентной шпатлевкой от Тамии. Чтобы скорректировать диффузор с внешней стороны, пришлось использовать обычную нитрошпатлевку для заделывания мелких неровностей и отверстий. На передние крылья были нанесены контуры воздуховодов, просверлены тонким сверлом по нанесенным линиям и вырезаны модельным ножом, а затем обработаны наждачной бумагой.

Теперь кузов готов к нанесению первого проявочного слоя серого грунта. После устранения

небольших погрешностей, кузов был покрыт двумя тонкими слоями белой грунтовки. Параллельно с подготовкой кузова к грунтованию из полистирола толщиной 1 мм был изготовлен задний спойлер на крышку багажника и так называемая «губа» на переднем бампере. У бампера была аккуратно срезана нижняя округлая часть и наращена пластиком нужной формы. Далее в ход пошла двухкомпонентная шпатлёвка для придания объёма «губе», а окончательная форма была аккуратно выведена с помощью надфилей и наждачки. После всех этих манипуляция бампер был очищен и загрунтован.

При выборе цвета для кузова я решил отказаться от традиционного для Альфа Ромео красного цвета и использовал тёмно-синий металлик из палитры концерна Фиат, который был сделан в самой обычной автомалярной мастерской. На подготовленный кузов было нанесено несколько сухих слоёв краски. Конечно, кое-где пришлось убрать небольшие артефакты в виде пылинок и волосинок и точечно подкрасить некоторые места, зато в итоге я получил идеально подготовленный для нанесения лака кузов. Это уже третья модель, на которой я использую глянцевый лак производства Акан (до этого пользовался TC-13 от Тамии и двухкомпонентными автолаками), и он мне всё больше и больше нравится!

После того как высох лак, который практически не потребовал полировки, я покрасил чёрным матовым XF-1 рамки стёкол, вклеил остекление салона и все сеточки на отверстия воздуховодов. Затем выделил линии расшивки тем же XF-1 и на прозрачный акановский клей приклеил спойлер на крышку багажника, а также боковые зеркала заднего вида. Этой же краской была покрашена верхняя часть моторного отсека, которая имитирует пластиковые накладки. Затем были собраны и вклеены предварительно оттонированные фары.
Поскольку модель по мере постройки меняла свой стандартный облик, то оставлять «изкоробочные» ко-

out the plastic using modeling knife, after that the edges were sandpaper.
The body in now ready for the first layer of gray primer to reveal all remaining imperfections. After all of them were corrected, the body was covered with two thin layers of white primer. At the same time I made the rear spoiler and front bumper "lip" from 1 mm styrene. The lower rounded part was carefully cut from the bumper, and it was extended with proper shaped styrene. Two component putty was used to give the "lip" required volume, and the final finish was achieved using files and sandpaper. After all these actions bumper was cleaned and primed.

When I was choosing the body color I decided not to use red that is traditional for Alfa, and paint model deep blue metallic from Fiat colors palette. The paint was mixed for me in regular car body shop. Few dry layers of paint were applied to the body. Of course, I had to remove some dust particles and locally paint these marks, but in the end I got the perfectly painted body ready for lacquering. This is my third model, for which I use Akan gloss lacquer (before that I used Tamiya TS-13, and two component automotive lacquers), and I like it more and more!

When the lacquer dried (it almost doesn't require polishing), I painted window frames in Tamiya XF-1, and glued windows and all air intakes' meshes to body. I used washes to accent panel lines and glued rear spoiler to the trunk and side mirrors to body using Akan clear glue. Also I painted the upper part of engine compartment in XF-1 to imitate plastic protective covers. Then I assembled and installed head-

lights that were toned beforehand.
Because the model changed its original look, I found inappropriate to use stock wheels. Instead of them I used 19" Advan Racing RS wheels by Aoshima. First, I used brake fluid to remove factory imitation of polished aluminum, then changed mounting type from hole to pin. The wheels were primed and painted gloss black, which is used as the base for Alclad Chrome. After the paint dried, wheels were toned to make them look more realistic. I made the nipples from stretched sprue and painted them blue.
For interior I chose black/yellow colors combination that doesn't look dark and match with the body color. The seats and door panel inserts became bright yellow spots in the interior. I added not too much to the cabin - only seatbelts and black flocking on floor. Dashboard was carefully assembled, painted, drybrushed and installed to proper place. As a result we have a very stylish cabin that is very pleasant to the eyes.
Chassis also received the portion of additions and modification. Mostly it applies to rear suspension, where the springs and shocks were scratch-built, stabilizer' struts and brake lines were added. Front suspension got minimal changes - only brake lines were added. I added fuel lines and filter on the floor pan, the latter was made from 2 and 3 mm styrene rods and beer tin clip. The brake line is also present, but most of it is hidden by exhaust system, so it's simply inserted into floor pan.

Now it's the turn of the engine. The kit provides not much engine parts and final look is really modest. Unfortunately I was time limited, so I had to build engine

лёса я посчитал неуместным. Взамен были приготовлены колеса от Аошимы – 19" Advan Racing RS. Правда перед тем, как они заняли свое почётное место, им пришлось пройти через тормозную жидкость для удаления заводской имитации полированного алюминия, переделки крепления колёс из «мамы» в «папу», дальнейшей грунтовки и покраски в чёрный глянцевый цвет, используемый как база для Алклада Хром. После высыхания краски диски были оттонированы для придания большей реалистичности. Также были покрашены в фирменный голубой цвет ниппеля, которые я сделал из тянутого литника и вклеил на этапе подготовки колёс к грунтованию.

Для интерьера я выбрал чёрно-жёлтую гамму, которая не выглядит мрачно и гармонирует с цветом кузова. И таким ярким жёлтым пятном в интерьере стали сиденья и накладки на дверях. В принципе, дополнений в салоне не так много: это чёрный флок на полу и ремни безопасности. Приборная панель была аккуратно собрана, покрашена, обработана «сухой кистью» и установлена на своё место. В итоге получился очень нарядный салон, который радует глаз.

Ходовая часть получила свою порцию изменений и дополнений. В основном это коснулось задней подвески: были заново сделаны пружины и амортизаторы, добавлены стойки стабилизатора и проведены тормозные шланги. В передней подвеске изменений не так много - были добавлены только тормозные шланги. Что касается днища модели, то тут также имеются доработки: сделана топливная магистраль и топливный фильтр, изготовленный «с нуля» из круглых прутков диаметром 2 и 3 мм и скобы из пивной жести. Тормозная магистраль тоже присутствует, но скрываемая выхлопной системой, она просто заведена внутрь днища.

Теперь очередь за двигателем. В данном ките он имеет не очень большое количество деталей, что

подразумевает сильно упрощённый вид в собранном состоянии.
Так как у меня имелись некоторые временные ограничения по сборке модели, я решил собрать двигатель с минимумом детализации, добавив некоторые недостающие, но сильно заметные и выделяющиеся на прототипе, элементы. В частности, была добавлена проводка форсунок, крепление шлангов в топливной рампе и нижний шланг системы охлаждения. Так как времени переделывать систему крепления приводного ремня, отлитого в пластике, уже не оставалось, я постарался, насколько это возможно, уменьшить его толщину. Выпускной коллектор, в отличии от инструкции, был покрашен не в «ржаво-коричневый» цвет, а в алюминиевый, и обработан пигментами и клирами от Тамии. В итоге двигатель был полностью собран, обработан с помощью «сухой» кисти, смывки и тонирования. В заключении, знаменитая надпись на клапанной крышке была выделена красным при помощи всё той же «сухой» кисти. В моторном отсеке добавлена проводка датчиков, шланги системы подачи топлива и охлаждения, тормозной системы и АБС. Щит моторного отсека для имитации термозащиты оклеен фольой от сигаретной пачки.

До готовой модели осталось совсем немного. Проводим «женитьбу» кузова и днища, окончательно закрепляем в моторном отсеке все провода и трубки. Приклеиваем передний бампер со встроенными противотуманными фарами, в которых были просверлены отверстия и вставлены «лампочки» из тянутого прозрачного литника. Устанавливаем капот в пазы на кузове. Приклеиваем выхлопную систему, покрашенную хромом Alclad и тонированную лаком X-19 Smoke; места изгибов покрашены пигментами от Тамии. И, наконец, наступает очередь выхлопных наконечников, сделанных из круглого прутка 3 мм, покрашенного хромом, и заднего номерного знака с логотипом “GTV”. Финальный штрих — наносим воск от Тамии.

Всё, прекрасная «Альфа» готова! Самое время насладиться её формами и изучить все нюансы её пластики.

with minimum detailing and added only necessary elements, which will be clearly visible on the finished car. I added injectors’ tubing, lower pipe of cooling system and fastening of tubes in fuel ramp. I had no time to change the driving belt mounting molded in plastic, so I tried my best to thin it as much as possible. I painted exhaust manifold aluminum and used pigments and Tamiya clears to give it more real look. In the end the engine was completely assembled, toned, dry-brushed and washed. The final note - the glorious name on valve cover was dry-brushed with red paint. In the engine compartment I added sensors’ wires, fuel lines and pipes for cooling system, brakes and ABS. To imitate heat protection shield, I glued foil from cigarette pack to the firewall.

Not much is left to finish the model. I marriage the body and chassis and connected all tubes and wires in the engine compartment. The front bumper was glued to the body - the holes were drilled in fog lights. I also made the “bulbs” from stretched clear sprue are glued them in place. The bonnet was placed on the body. Exhaust system painted with Alclad chrome and toned with X-19 Smoke. Bent points were painted with different Tamiya pigments. The last turn was to install exhaust tips painted chrome, and glue license plate with GTV logo. The completed model was polished with Tamiya wax.

That is all, the beautiful Alfa is finished! Now it’s time to examine all nuances of its body and enjoy its shape.

КИТОГРАФИЯ АЛЬФА РОМЕО

Alfa Romeo Kits

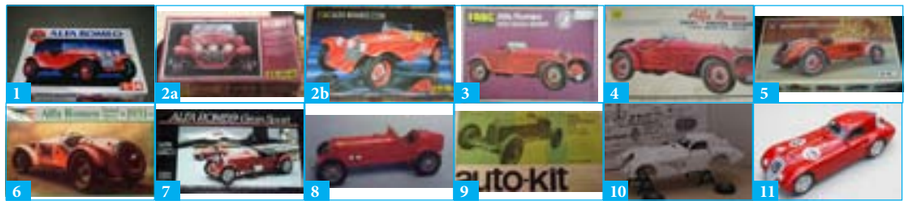
СТАНИСЛАВ БЕЛЯЕВ (Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)
АЛЕКСАНДР ЛЕОНОВ (Г. УЛАН-УДЭ)
ВИТАЛИЙ ГЕЖОЯН (Г. МОСКВА)

By Stanislav Belyaev (St. Petersburgh, Russia),
Alexander Leonov (Ulan-Ude, Russia),
Vitaly Gezhoyan (Moscow, Russia).

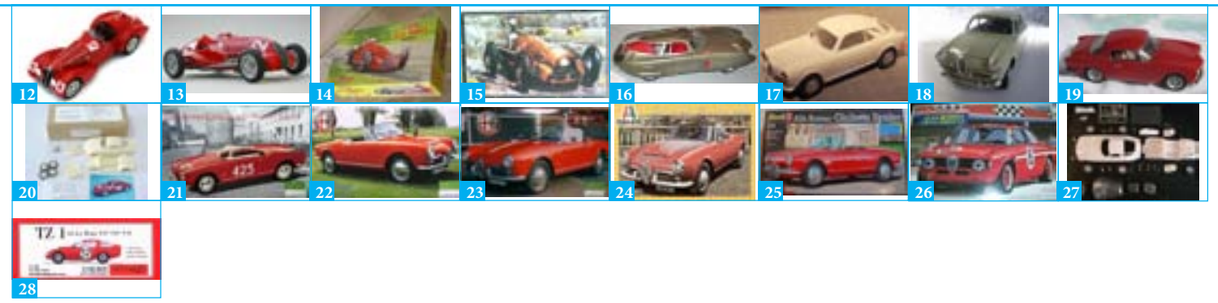
Китография моделей Альфа Ромео в масштабе 1/24 и больше

Alfa Romeo kits in 1/24 and larger

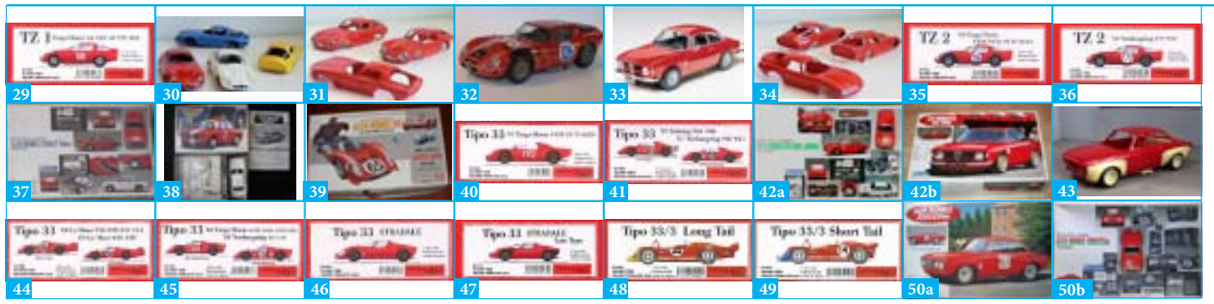
(В хронологическом порядке / In chronological order)



№	Год Year	Модель Model	Производитель Manufacturer	Качество Quality	Деталировка Details	Точность Accuracy	Описание Description
1	**1929**	**6C1750 Gran Sport**	Airfix	****	****	***	Года выпуска (Period of production): 1980 – 1995
2	**1929**	**6C1750 Gran Sport**	Heller				
3	**1931**	**6C1750 Gran Sport Spider Zagato**	Frog	***	****	***	ГВ (PoP): 1970 – 1989 Все модели изготовлены по формам Frog. All kits are made from “Frog” molds.
4	**1931**	**6C1750 Gran Sport**	Sakyo				
5	**1931**	**6C1750 Gran Sport Spider Zagato**	Midori				
6	**1931**	**Alfa Romeo Grand Sport**	Revell AG				
7	**1931**	**8C2300 Le Mans**	Union				ГВ (PoP): 1970 – 1975 Модель изображает автомобиль, на котором сэр Генри Биркин и лорд Эрл Хоу выиграли в 1931 году гонку Ле-Ман, но не совсем точна. The model represents the car drove by sir Henry Birkin and lord Earl Howe that won Le Mans in 1931, but is not absolutely correct.
8	**1932**	**P3 1932**	South Eastern Finecast	**	***	**	Британский производитель South Eastern Finecast уже более 50 лет специализируется на выпуске моделей из белого металла The British company “South Eastern Finecast” has been making white metal kits for more than 50 years.
9	**1932**	**Tipo B P3**	Auto-Kit	**	**	**	
10	**1938**	**2900 Touring Le Mans Berlinetta race #19**	Scale Kraft	**	**	***	ГВ (PoP): 1995 – 2003 Южноафриканский производитель Scale Craft выпускал широкую линейку моделей техники, которая, как правило, более никого не интересовала. The South African company “Scale Craft” produced wide range of models, which were not interesting for anybody else.
11	**1938**	**Alfa 2900 B Le Mans 1938**	Profil 24	***	***	***	ГВ (PoP): 2005 – н.в. / still producing



№	Год Year	Модель Model	Производитель Manufacturer	Качество Quality	Деталировка Details	Точность Accuracy	Описание Description
12	**1938**	**Alfa 2900 B Mille Miglia 1938**	Profil 24	***	***	***	ГВ (PoP): 2005 – н.в. / still producing
13	**1938**	**Alfa 308 Grand Prix ACF 1938**					
14	**1950**	**Tipo 158 Alfetta**	Merit	***	***	***	ГВ (PoP): 1960 – 1965, 1980 – н.в. / still producing С 80-х годов пресс-формы находятся у чешской фирмы Smer. Since 80th all molds belong to “Smer” from Czech.
15	**1950**	**Tipo 158 Alfetta**	Smer				
	1950	**Tipo 159 1950 Fangio**	MG Model	**	*	**	
16	**1953**	**BAT 5**	Fisher	***	**	***	ГВ (PoP): 2008 – н.в. / still producing Американский Fisher Model and Pattern – «крепкий середняк» на рынке резин-китов. American ”Fisher Model and Pattern” is a strong player among the resin kits makers.
17	**1954**	**Giulietta Sprint Bertone**	Scale Kraft	***	**	***	
18	**1955**	**Alfa Romeo Giulietta Berlina**	Air-Trax	**	**	**	Для модели Giulietta Berlina нужно использовать детали из набора Giulietta Spider (Revel/Italeri/Protar). For making Giulietta Berlina you have to use details from kit Giulietta Spider (Revel/Italeri/Protar).
19	**1955**	**Alfa Romeo 1900 CSS Touring**					
20	**1960**	**Giulietta SZ**	Joker	**	**	**	
21	**1961**	**Giulietta Spider 1300 Monoposto**	Protar	**	***	**	ГВ (PoP): 1980 – 1989 Модель существует в трех вариантах: машина раннего образца (дорожная и гоночная) и более позднего выпуска, отличающаяся крышкой капота. The kit has 3 versions: early version (road and racing) and late version, differs in a cowl.
22	**1961**	**Giulia Spider 1600**					
23	**1961**	**Giulietta Spider 1300**					
24	**1961**	**Giulietta Spider 1600**	Italeri	***	**	***	ГВ (PoP): 1990 – 2009 Revell AG и Italeri ошибочно указывают модель как Giulietta Spider, на самом деле это Giulia Spider (более поздняя модель, с мотором 1,6 *л*). Revell AG and Italeri named the model as Giulietta Spider by mistake. In fact this is Giulia Spider (late model, with the 1,6 engine).
25	**1961**	**Giulietta Spider**	Revell AG				
	1962	**Alfa Romeo 2600 Sprint**	Air-Trax	**	**	**	
26	**1963**	**Giulia Sprint GT**	Gunze Sangyo	***	***	***	ГВ (PoP): 1980 – 1995 Детали салона отлиты из резиноподобного пластика (как шины), к которому плохо пристает большинство видов краски. Interior parts are made of rubber plastic (like tires) which is really hard to paint.
27	**1963**	**Giulia TZ**	HTM (Historic Targa Models)	**	**	**	
28	**1964**	**Alfa Romeo TZ1 Le Mans**	Model Factory Hiro	*****	*****	****	ГВ (PoP): 2005 – н.в. / still producing



№	Год Year	Модель Model	Производитель Manufacturer	Качество Quality	Деталировка Details	Точность Accuracy	Описание Description
29	**1964**	**Alfa Romeo TZ1 Targa Florio**	Model Factory Hiro	*****	*****	****	ГВ (PoP): 2005 – н.в. / still producing
30	**1964**	**TZ 1**	Scale Kraft	**	**	***	
31	**1964**	**Canguro Bertone Prototype**					
32	**1965**	**Giulia TZ 2**	HTM	**	**	**	
33	**1965**	**Alfa Romeo Giulia Sprint GTA**	Tamiya	***	***	***	ГВ (PoP): 1990 – 2000, 2006 – 2008
34	**1966**	**TZ 2**	Scale Kraft	**	**	***	
35	**1966**	**Alfa Romeo TZ2 Targa Florio**	Model Factory Hiro	*****	*****	****	
36	**1966**	**Alfa Romeo TZ2 Nurbrugring**					
37	**1967**	**Alfa Romeo 1750GT Veloce**	Gunze Sangyo	***	***	***	
38	**1967**	**Alfa Romeo 1750GTV**					
39	**1967**	**Alfa Romeo Tipo 33**	Bandai	**	**	**	
40	**1967**	**Alfa Romeo Tipo 33 Targa Florio**	Model Factory Hiro	*****	*****	****	
41	**1967**	**Alfa Romeo Tipo 33 Sebring / Nurburgring**					
42	**1968**	**GTA 1300 Junior**	Gunze Sangyo	***	***	***	
43	**1968**	**Alfa Romeo GTAj**	Scale Production	***	**	***	ГВ (PoP): 2011 Транс-кит от немецкой фирмы на тамиевскую модель Alfa Romeo Giulia Sprint GTA. Trans-kit by German company for Tamiya's Alfa Romeo Giulia Sprint GTA.
44	**1968**	**Alfa Romeo Tipo 33 Le Mans**	Model Factory Hiro	*****	*****	****	
45	**1968**	**Alfa Romeo Tipo 33 Targa Florio / Nurburgring**					
46	**1968**	**Alfa Romeo Tipo 33 Stradale**					
47	**1968**	**Alfa Romeo Tipo 33 Stradale Late Version**					
48	**1969**	**Alfa Romeo Tipo 33/3 Long Tail**	Model Factory Hiro	*****	*****	****	
49	**1969**	**Alfa Romeo Tipo 33/3 Short Tail**					
50	**1970**	**2000 GTAm**	Gunze Sangyo	***	***	***	ГВ (PoP): 1980 – 1995 Существует в варианте High-Tech или обычном. Can be High-Tech or plain version.

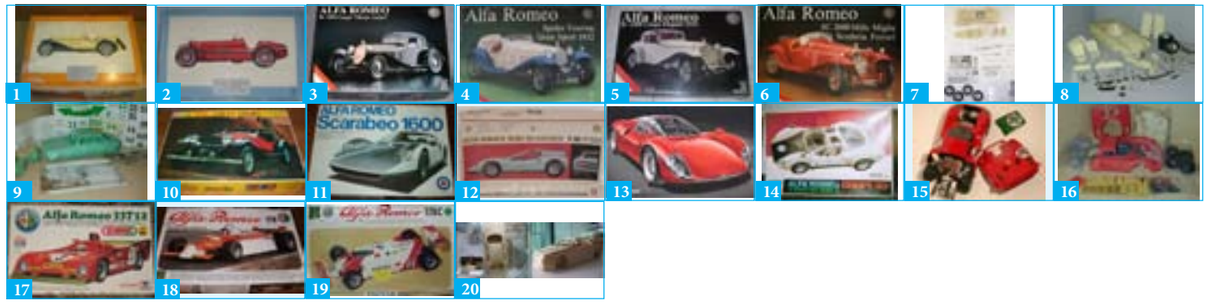
№	Год Year	Модель Model	Производитель Manufacturer	Качество Quality	Деталировка Details	Точность Accuracy	Описание Description
51	**1970**	**Montreal**	Otaki	**	**	**	
52	**1971**	**Alfa Romeo Tipo 33/3 Late Type Ver.A**	Model Factory Hiro	*****	*****	****	
53	**1971**	**Alfa Romeo Tipo 33/3 Late Type Ver.B**					
54	**1971**	**33/3 Targa Florio 1st 1971**	Scale Design	***	**	**	
55	**1972**	**33TT3 Targa Florio**	Barnini	***	**	***	Фирма существует до сих пор и выпускает резин-киты Альфа Ромео в 1/43, но модели Tipo 33 в 1/24 уже не производятся. The company makes a lot of Alfa's resin kits in 1/43, but Tipo 33 is out of production.
56	**1972**	**33TT3 Sports Racing**					
57	**1972**	**33TT3 Le Mans**					
58	**1972**	**33TT3 Short Tail**					
59	**1972**	**33TT3 Long Tail**					
60	**1974**	**Nuova Giulia**					
61	**1975**	**Alfa Romeo 1300 GTA Junior – GP Brno**	Reji Model	**	**	***	
62	**1978**	**Alfa Romeo Alfetta GT San Remo Rally**	Narton kits	**	***	***	
	1979	**Alfa Romeo Alfetta GT Elba Rally**					
63	**1982**	**2000 Spider Pininfarina CV**	Scale Kraft	***	****	****	
64	**1986**	**Alfa Romeo GTV6 "Rothmans" Corsica Rally**	Narton kits	**	**	***	
65	**1989**	**SZ V6 Zagato coupe**	Scale Kraft	***	***	****	
66	**1992**	**RZ V6 Zagato spider**					
67	**1993**	**Alfa Romeo 155 V6 TI**	Tamiya	****	****	****	ГВ (PoP): 1993 – 2001, 2008 – 2009
68	**1993**	**Alfa Romeo 155 V6 TI Jagermeister**					
69	**1995**	**Alfa Romeo GTV**	Tamiya	****	****	****	ГВ (PoP): 1996 – 2005
70	**1995**	**GTV Pininfarina Spider w/top**	Scale Kraft	****	****	****	Единственный транскит, выпущенный Scale Craft, под купе GTV 1995 года от Тамии. Unique transkit made by Scale Craft for Tamiya's GTV1995.
71	**1996**	**Martini Alfa Romeo 155 DTM96**	Tamiya	**	**	**	ГВ (PoP): 1993 – 2001, 2008 – 2009
72	**1996**	**Alfa Romeo 155 V6TI Bosch**		****	****	****	
73	**2010**	**Alfa Romeo TZ3 Corsa**	Studio 27	****	**	****	ГВ (PoP): 2011. Новый смоляной набор с минимальной деталировкой The new kit launching this September has minimal details.

1/20

№	Год Year	Модель Model	Производитель Manufacturer	Качество Quality	Деталировка Details	Точность Accuracy	Описание Description
1	**1931**	**Alfa Romeo 8C2300**	Bandai	***	***	***	ГВ (PoP): 1970 – 1990
2	**1931**	**Alfa Romeo 8C2300**	Entex				
3	**1932**	**P3 Targa Florio**	Revival	**	****	***	Итальянский Revival небольшими тиражами выпускает модели, преимущественно сделанные из металла. Italian company Revival produces white metal kit in small quantities.
4	**1932**	**P3 Ruote Gemelatte**					
5	**1932**	**P3 Tazio Nuvolari**					
6	**1932**	**P3 Scuderia Ferrari**					
7	**1932**	**P3 Muletto**					
8	**1937**	**P3 Brooklannds**					
9	**1951**	**Tipo 159 Alfetta**					
10	1951	**Alfa Romeo Tipo 159 Ver. A Spanish Grand Prix**	Model Factory Hiro				ГВ (PoP): н.в. / producing now Обе модели были выпущены в честь 100-летнего юбилея Альфа Ромео. Both models are dedicated to 100th Anniversary of Alfa Romeo.
11	**1951**	**Alfa Romeo Tipo 159 Ver. B British & Italian GP**					
12	**1980**	**Alfa Romeo 179**	Studio 27	****	**	***	ГВ (PoP): 1994, 2011
13	**1981**	**Alfa Romeo 179B GP Germany**	Ace Models	***	**	***	
14	**1981**	**Alfa Romeo 179B GP Holland**					
15	**1981**	**Alfa Romeo 179C GP San Marino**					
16	**1982**	**Alfa Romeo 179D GP South Africa**					
17	**1984**	**Alfa Romeo 184T**	Studio27	****	**	***	ГВ (PoP): 2011

Данная китография представляет сборные модели в масштабах от 1/28 и крупнее. Помимо этого выпускаются модели в масштабах 1/32, 1/43; встречаются и кузова для слот-каров.

This list presents kits in scale 1/28 and larger. Also there are kits in 1/32 and 1/43, body for slot cars are also available.



Разное

№	Год Year	Модель Model	Производитель Manufacturer	Масштаб Scale	Качество Quality	Деталировка Details	Точность Accuracy	Описание Description
1	**1931**	**8C2300 Gran Sport Spider Touring**	Pocher	1/8	****	*****	*****	ГВ (PoP): 1980 – 2002 Модели итальянской фирмы Pocher – одни из самых детализированных в истории автомоделизма Italian company Pocher makes great detailed kits.
2	**1931**	**8C2300 Monza**						
3	**1931**	**8C2300 Coupe Dinner Jacket**						
4	**1932**	**Spider Touring Gran Sport**						
5	**1932**	**8C2300 Coupe Elegant**						
6	**1932**	**8C2600 Mille Miglia**						
7	**1938**	**8C2900 B Spider**	ABC	1/18	***	***	***	ГВ (PoP): н.в. / producing now
8	**1961**	**Giulietta Spider 1300**	Brianza	1/12				
9	**1961**	**Giulietta Spider 1300**		1/14				
10	**1965**	**Gran Sport Quattroruote Zagato**	Bandai	1/12	***	***	***	ГВ (PoP):1965 – 1990 Модель весьма любопытной машины – выпускавшейся в 1965-67 годах заводской реплики модели 6C 1750. Kit represents very interesting car – producing in 1965-67 factory replica of 6C 1750.
11	**1966**	**1600 Scarabeo**	Entex	1/16	***	****	***	ГВ (PoP): 1969 – 1980
12	**1966**	**1600 Scarabeo**	Bandai	1/16				
13	**1967**	**Alfa Romeo T33**	Fujimi	1/16	***	***	***	ГВ (PoP): 1975 – 2005 За всю историю выпуска модели к ней так и не удосужились разработать декаль. Although the kit was producing for a long time nobody made a decal for it.
14	**1967**	**33 Coupe Stradale**	Otaki	1/16				
15	**1968**	**33/2 Le Mans**	Brianza	1/12				
16	**1968**	**33/2 Daytona**	ABC	1/12	***	***	***	ГВ (PoP): н.в. / producing now
17	**1973**	**33TT12**	Mitsuwa	1/28	**	**	***	ГВ (PoP): 1980 – 1985
18	**1980**	**179**	Protar	1/12	***	***	***	
19	**1981**	**179C**		1/12				
20	**1992**	**155 Martini Touring car**	ABC Brianza	1/14	***	***	***	

ТЕКСТ – **АЛЕКСАНДР ЛЕОНОВ** (Г. УЛАН-УДЭ).

БОЛЬШОЙ ПРИЗ АВТОМОБИЛЬНОГО КЛУБА ФРАНЦИИ

Alfa Romeo 308 (или 8C-308) была построена в 1938 году для участия в трехлитровом классе Гран-При. Таких машин было построено всего четыре, на базе Tipo C с более низкой установкой двигателя (8C-2900) и изменением кузова. 308-ю разработал Джоачино Коломбо под контролем Энцо Феррари, который на тот момент работал вместе с гоночной командой Alfa Corse. Машина дебютировала в 1938 году на Гран-При По, за рулем были Тацио Нуволари и Луиджи Виллореси. Несмотря на то, что ни одна из машин не финишировала, Нуволари смог установить рекорд круга. В 1938-39 годах, Tipo 308 выиграла гонки в La Turbie, а в 1946-м Жан-Пьер Вимиль выиграл сразу два Гран-При – Руссийон и Бургундия.

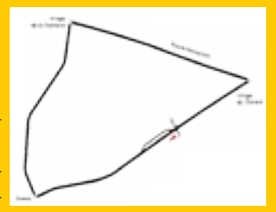
Приборная доска Альфа Ромео 308

Alfa Romeo 308 (Джонни Мауро)

На сезоны 1938-39 гг. Международная Организация Национальных Клубов (AIACR) установила новую гоночную формулу, в которой попыталась уравнять шансы компрессорных (максимальный рабочий объем которых ограничивался 3 литрами) и бескомпрессорных автомобилей (объем ограничивался 4,5 литрами). Минимальная масса гоночного автомобиля устанавливалась в зависимости от рабочего объема мотора и для максимума литража равнялась 850 кг. Большинство участников гонок Гран-При – Mercedes-Benz, Auto Union, Alfa Romeo, Bugatti и Maserati – отдало предпочтение моторам с нагнетателями. Только две французские фирмы – Delahaye и Talbot – оснастили свои автомобили 4,5-литровыми «атмосферными» двигателями.

На гонки 1939 года «Альфа Ромео» выставила три версии автомобиля – 308, 312 и 316.

Третий этап чемпионата мира 1939 года, XXV Grand Prix de l'Automobile Club De France (ACF), прошел 9 июля на трассе Реймс-Гу, проложенной по дорогам общего пользования и своими очертаниями напоминающей треугольник. В той гонке квалифицировались 15 из 21 болида, из которых смогли доехать до финиша лишь 9 участников.



Тацио Нуволари Луиджи Кинетти

Гражданская война в Испании была окончена, но бойкот французских гонок итальянскими пилотами и командами все еще продолжался. Auto Union попросила «Альфа Ромео» позволить Тацио Нуволари принять участие в гонке за их команду и получило согласие. Другой итальянец, Луиджи Кинетти, выступил в составе швейцарской команды Christian Kautz, чтобы избежать любых возможных проблем с итальянскими властями. Команда Talbot-Darracq предоставила на гонку новый Talbot MC (Monoplace Centrale), пилотируемый Раймондом Мэйсом, а также два «старых» Monoplace Decalee (пилоты Ле Бюге и Этанкелен). Еще одна команда, Lucy Schell, выставила два новых Delahaye 145 для своих пилотов, Рене Дрейфуса и «Рафа» (псевдоним франко-аргентинского гонщика графа Джорджа Рафаэля). Немецкие команды выставили на гонку

Auto Union D

Герман Ланг в 1977 году на Mercedes-Benz W125 (1937)

Mercedes-Benz W154

четыре Auto Union D (Нуволари, Мюллер, Мейер и Штук) и три Mercedes-Benz W154 (Ланг, Караччиола, фон Браухич), оснастив их 2-хэтапным нагнетателем.

Во время практики «Мерседесы» доминировали во всем и на прямых участках трассы разгонялись до 300 км/ч. Герман Ланг с первой попытки показал время прохождение круга за 2:27,7 мин., этот результат не смогли улучшить остальные участники за все время квалификации. В итоге первый ряд полностью заняли немецкие машины – Герман Ланг (2:27,7), Рудольф Караччиола (2:29,6) и Тацио Нуволари (2:29,9), а лучший результат для «Альфа Ромео» – это пятый ряд Раймона Соммера и Луиджи Кинетти.

Эти решения, конечно же, сказывались на результатах, поскольку Соммер часто пробовал выполнить невозможную задачу – составить конкуренцию современным автомобилям за рулем старого болида. Первый успех к нему пришел в суточной гонке Ле Мана в 1932 году. Пилотируя частный Alfa Romeo 8C 2300LM на протяжении 21 часа, Раймон наголову разбил заводскую команду «Альфа Ромео», которая проиграла 2 круга на финише, а всех остальных опередил более чем на 38 кругов. В 1933 году он повторил свой успех в Ле Мане, но уже с другим напарником, Тацио Нуволари – величайшим автогонщиком доформульной эпохи. После этих двух побед Соммер начал выступать в гонках Grand Prix и в 1936 году выиграл Гран-При Франции спортивных автомобилей на собственном Bugatti T57G.

>>>

Раймон Соммер родился 31 августа 1906 года в семье одного из основателей самолетостроения Франции. За его храбрость и стиль пилотирования зрители дали Соммеру прозвище «Raymond Coeur de Lion» («Раймон Львиное Сердце»). Французский гонщик был одним из ведущих автогонщиков страны первой половины XX века. Раймон никогда не сдавался, даже если не было надежды выиграть. Его главной чертой была индивидуальность, он отклонил множество предложений профессиональных команд, так как не мог выдержать давления, оказываемого руководством команд, и выступал на своих автомобилях.

Раймон был также известен своей честной игрой во время гонки и олицетворял собой отвагу, силу воли, энтузиазм, настойчивость и любовь к гонкам. После Второй мировой войны он даже возглавлял непопулярную компанию, целью которой было выпустить Фердинанда Порше из тюрьмы. В 1946 году Соммер провёл свой лучший сезон в гонках Grand Prix, по ходу которого ему удалось одержать знаменитую победу на Гран При Сен-Клод, в которой он опять опередил заводские Alfa Romeo 158, а в 1948-49 годах одерживал победы в Формуле 2. В первом сезоне гонок Формулы 1 1950 года, Соммер занял 4-е место в Гран-При Монако, выступая на Ferrari 125. Следующие гонки он провел на собственном Talbot Lago T26C, однако, финишировать и набрать очки он не смог, постоянно подводила машина.

Известие о его гибели потрясло весь автоспортивный мир. 10 сентября 1950 года Раймон Соммер погиб в аварии, участвуя в гонке в Кадуре, второстепенной гонке сезона в 500-кубовом классе, во время которой, как считается, на его болиде Cooper заклинило колесный подшипник. Незадолго до смерти Соммера приняли в орден Почетного Легиона как великого гонщика Франции. Таким образом, он открыл длинный список погибших пилотов за всю историю чемпионата мира в классе «Формула 1».

Раймон Соммер ведет Феррари (1948)

Но вернемся в 1939 год, к началу Гран-При Франции, гонки протяженностью 51 круг. Ливневый дождь ненадолго задержал момент старта, и, когда Раймон Роше наконец-то взмахнул стартовым флагом, Нуволари сразу вырвался вперед, значительно опередив Германа Ланга, Рудольфа Караччиолу и Манфреда фон Браухича. Все эти машины начали сражение за лидерство до первого поворота Gueux, в котором Караччиола переусердствовал в желании опередить Ланга, соскользнул с трассы и ударился о стену, при этом сильно повредив топливный бак своего автомобиля, на этом для него гонка закончилась. После первого круга Тацио опережал шедшего вторым Ланга на 1,5 секунды, далее шли Герман Мюллер, Георг Майер, фон Браухич, а также Ханс Штук вместе с Филиппом Этанселеном, оставив всех остальных далеко позади.

Между Лангом и Нуволари началась дуэль за лидерство. На пятом круге немец наконец-то смог обогнать «Летучего мантуйца» и начал отрываться. Скорость обоих была такова, что они уже смогли обогнать автомобили Delahaye на круг. Фон Браухич боролся с Майером за 4-е место и оба начали нагонять Мюллера.

После семи кругов Ланг опережал Нуволари на 5 секунд, а с остальными немецкими машинами разница составляла уже полминуты. Итальянец не сдавался, пытаясь уменьшить расстояния до противника, но на восьмом круге у него сломалась коробка передач, пришлось заехать в боксы для того, чтобы закончить гонку. Теперь у Ланга было преимущество в 38 секунд над преследователями – Мюллером и фон Браухичем.

После 10 кругов сошел с гонки Раймонд Мэйс, его новый Talbot MC не смог показать приличной скорости, в отличие от старой модификации MD. Лидерство Ланга достигло минуты на 16-ом круге, но для немецкой команды не все складывалось так гладко – из-за поломки двигателя на своем Mercedes-Benz сошел с трассы фон Браухич. Герман продолжал увеличивать темп, но на 20-м круге глава команды Альфред Нойбауэр попросил сбавить темп, так как на трассе Ланг был единственным представителем Mercedes-Benz против трех болидов Auto Union.

Через 2 круга начались плановые пит-стопы, первым в боксы поехал Мюллер, преследуемый Штуком, и оба провели остановку, которая длилась полминуты. Механики команды Auto Union были очень несобранными в этот день, проливая топливо при каждой заправке, и на очередном пит-стопе загорелась машина Георга Майера. Огонь смогли быстро потушить, и пилот смог продолжить гонку, несмотря на сильно обожженную руку.

Остановка Германа продолжалась 35 секунд и не повлияла на его лидерство в гонке с отрывом более 2 минут. После пит-стопа из двигателя Мерседес пошел дым, Ланг пытался продолжить гонку, но на 36-м круге двигатель не выдержал, тем самым похоронив все надежды команды. Лидерство взял на себя Мюллер и, несмотря на поломки, бывший мотоциклист команды БМВ смог добраться до финиша и одержать свою первую победу в гонках Grand Prix. Вторым финишировал Майер, ведя свой болид одной рукой, показав при этом хороший результат в своей второй гонке за карьеру. Рене Ле Бег и Филипп Этанселен на машинах Talbot MD финишировали 3-м и 4-м соответственно, с отставанием от лидера на 3 круга. Итальянские машины Alfa Romeo Tipo 308 пришли к финишу: на 6-м месте – Раймон Соммер, а на 8-м – Луиджи Кинетти.

Победы в остальных трех этапах Grand Prix в Европе одержали пилоты команды Mercedes-Benz AG: Караччиола – в Германии, Ланг – в Бельгии и Швейцарии.

Первый и последний Гран-при Югославии состоялся в Белграде на трассе Калемегдан-парк 3 сентября 1939 года, то есть спустя 2 дня после начала Второй мировой войны. Весьма символично, что последние гонки 30-х годов закончились победой лучшего пилота межвоенного периода - «Летучего мантуйца» Тацио Нуволари.

По официальной системе подсчёта очков победил Герман Пауль Мюллер (Auto Union), но чемпионом Европы, по решению председателя Верховного национального спортивного органа Германии Адольфа Хюнлайна, был объявлен Герман Ланг, так как Международная федерация автоспорта (AIACR) перестала функционировать из-за начавшейся войны.

Что касается Раймона Соммера, то он закончил чемпионат на 9-м месте, приняв участие в трех из четырех официальных Гран-При, а также выиграв неофициальный Remparts Grand Prix (Франция).

ALFA ROMEO TYPO 308

PROFIL 24, 1/24

Французский производитель Profil 24 дает масштабную модель Alfa Romeo Typo 308 в версии Гран-При Франции (Grand Prix de l'ACF) 1939 года, за рулем которой Раймон Соммер занял 6-е место, выступая под №2 за частную команду «Naphtra» из Швейцарии.

МОДЕЛЬ - **АНДРЕЙ КУПЕРМАН** (Г. УФА)

Наборы от Profil 24 не блещут ни качеством, ни деталировкой. Их немногие достоинства – цена и отсутствие альтернативы. К тому же производитель ошибся в указании года гонки, в которой участвовал прототип. В наборе идут смоляные кузов и днище, пакетик с деталями подвески и кокпита, два листочка травления со спицованными колесными дисками, решеткой радиатора и прочей мелочевкой, а так же четыре резиновых покрышки.

Теперь несколько слов о качестве. От модели к модели может сильно изменяться кривизна кузова. Смещение от геометрической оси может быть до нескольких миллиметров. Качество отливки кузова неплохое, мелочевки – на троечку. Травленка без нареканий, а вот резина совсем плоха. Она сырая. После слабых деформаций ей можно вернуть начальную форму, а вот сильно лучше не нагружать.

Начинать приятнее всего с кузова, как-никак самая большая деталь. Из доработок сделал только накладку на заднюю стенку кокпита, за спинкой сиденья и углубил расшивку. Зашпатлевано множество дефектов литья на внутренних поверхностях, а так же несколько пузырей на наружных.

>>>

Яркие цвета, такие как красный, желтый (тем более белый), нужно класть только на белую подложку. Однако белый грунт скрывает мелкие дефекты. Поэтому было нанесен проявочный слой серого грунта, устранены пропущенные дефекты, нанесен сплошной равномерный слой серого, а затем белого грунта.

Внутреннюю часть кокпита задул матовым алюминием перед белым грунтом. После чего замаскировал скотчем внутреннюю часть и продолжил. После часовой просушки, обработал кузов мелкой наждачной бумагой под водой и высушил феном.

Затем нанес два мокрых слоя TS-8 (итальянский красный) и два слоя прозрачного лака. Пара слов о покраске: если позволяет время, и хотите меньше связываться с полировкой готового покрытия – советую применять наждачную бумагу зернистостью 1200-1500 после каждого этапа. Я делаю так: серый грунт, наждачка, белый грунт, первый легкий слой краски, сушка, наждачка, последующие слои краски, мокрый слой лака, наждачка, финальный слой лака. Все покрасочные работы на больших поверхностях делались аэрографом с использованием аэрозольных грунтов и красок фирмы Тамия. Тормозные барабаны красились так же аэрографом, а мелкие детали кокпита и подвески – кистью.

Теперь переходим к подвеске и травленке. Задние полуоси и рычаги передних торсионов вклеены в кузов. Так проще изначально задать правильную геометрию. А вот с рессорами – наоборот. Их лучше приклеить к барабанам задней подвески. Клеится все на цианакрилатный суперклей, его вполне достаточно для получения необходимой прочности. На тормозных барабанах сделана смывка тамиевским акриловым смоуком. Решетку радиатора мне было проще собирать с вертикальных частей. Особых проблем не возникло, стыкуемость деталей хорошая. Мелкие детали – шляпки винтов, лучше клеить на суперклей. Для этого при помощи зубочистки наносим капельку клея на место установки и скальпелем, или модельным ножом прикладываем сверху травленую шляпку. Лучше делать это перед нанесением последнего слоя лака, так как она дополнительно закрепит шляпки.

С декалями проблем не возникло. Их немного, переводились они после полировки кузова. Отмокают они значительно быстрее, чем у других производителей, всего несколько секунд. А вот MicroSET и MicroSOL действуют на них слабее. Панель приборов перед нанесением декалей была загрунтована, задута матовым алюминием, затем полуматовым лаком, на который наносились декали. После этого они были замаскированы, и панель задута матовым лаком. По кокпиту ничего особенного не делалось: сиденье грунтовалось, задувалось коричневой эмалью и после просушки – полуматовым лаком. Ручка КПП, рулевая колонки и т.д. – красились кистью.

Еще одна проблема возникла при сборке передней подвески – очень неудобно оказалось ставить тяги рулевого механизма. Скотч, который наклеен на боковые и заднюю часть кузова – исключительно для предохранения краски на финальных стадиях сборки. За боковые поверхности удобнее всего держаться, а на задней части, как на наиболее выступающей, легко повредить краску.

Вот собственно и все с этим простеньким набором. Несмотря на скромную деталировку, на полке модель смотрится хорошо.

КОРСИКАНСКАЯ ЗАТОЧКА

The Corsican sharpening

За десятки лет участия в ралли Alfa Romeo смогла добиться успеха лишь на Корсике. Если кто-то говорит об Alfa Romeo, я вижу гладкий европейский асфальт. И дело не только в растиражированных фотоснимках с красными машинами, припавшими к зеркальной поверхности трасс. Редко когда владельцы «альф» могли похвастать выдающейся надежностью своих машин, а ведь ралли – это в первую очередь испытание на прочность. Однако в истории итальянской марки были раллийные страницы, случалось, что и славные!

ТЕКСТ – **АЛЕКСАНДР ЛАПИНЕР** (Г. ИЖЕВСК).

Text by Alexander LAPINER (Izhevsk, Russia).

Over dozens years of participation in various rallies Alfa Romeo became victorious only at Corsica. When anybody mentions Alfa Romeo, I picture myself smooth European tarmac. And it's not only because of numerous photos of red bolides, pressed to mirror surface of racing circuit. Alfa's owners rarely could say a good thing about their cars' reliability and rally is at first durability test. But Alfa history includes rallying pages, and some of them are glorious ones!

В ДЕЛЬТЕ «АЛЬФЫ»

Поклонники ралли знают, что львиная часть успеха команд Subaru и Mitsubishi – заслуга фирм «Prodrive» и «Ralliart», занимающихся гоночной доводкой машин. Alfa Romeo тоже пришла в автоспорт не в одиночку, более полувека итальянский автопроизводитель идет под руку с «Autodelta». Образованная в 1953 году фирма сначала занялась тем, что сейчас называют тюнингом, а вскоре ухватилась и за профессиональную доводку «Альф» для спорта, в первую очередь - кольцевого. К слову, один из учредителей бюро Карло Кити принес наработки из самой Ferrari. И работа закипела!

«Autodelta» имеет прямое отношение к победе красавицы Alfa Romeo Giulietta на гонках Rally of Corsica в 1957 году, Rally of Finland в 1958 году и Rally Sanremo в 1961-м. Но то был успех «гражданского» автомобиля, всего лишь доведенного до ума в раллийном ключе. В начале 60-х, когда на «допы» все активней начали подтягиваться заводские команды, «автодельтовцы» в паре с Alfa и взялись за разработку совершенно новой гоночной машины – Giulia с «боевым» индексом TZ.

Великолепное купе с внешностью в духе Ferrari, созданное специально для спорта, получилось еще и невероятно легким – в том числе благодаря трубчатому каркасу кузова, автомобиль весил всего 660 килограммов. С мотором мощностью 160 л.с. энерговооруженность достигала 250 «лошадок» на тонну, что даже немного больше, чем у современных раллийных болидов S2000. Дебют состоялся в 1964 году. Но Alfa Romeo Giulia TZ оказалась недостаточно хороша для того, чтобы стать лучшей в ралли. Главным результатом пилота Жан Ролана, вышедшего на старт за рулем «итальянки», стало второе место все на том же Rally of Corsica. Победил тогда Жан Винатер на невзрачном седанчике Renault 8 Gordini.

Двумя годами спустя, в ралли был принят общий для всех европейских этапов технический регламент, которому TZ не соответствовала. Но к тому моменту «Autodelta» уже подготовила двухдверку Alfa Romeo GTA, которая собрала богатый урожай наград в «кольце», но в ралли не блистала, оказавшись в тени легендарных Mini Cooper S, Ford Lotus Cortina, а чуть позже и Porsche 911. Вновь свой лучший результат – обидное второе время – GTA показывает на Rally of Corsica. Почему именно на этом этапе Alfa раз за разом демонстрирует свой максимум? Узкая, накрученная и ровная асфальтовая трасса покорялась «кольцевым» талантам альфовских пилотов. Кроме того, именно она была не так требовательна к надежности техники, как, например, британский грунтовый этап или даже Rally Monte-Carlo. Легендарное «Монте» походило на корсиканскую гонку, и все-таки было более убойным, а в иные годы еще и превращалось из асфальтового ралли в снежное. Короче говоря, Alfa Romeo GTA была хороша только на «паркете». Об этом свидетельствует и завоеванный в 1966 году «асфальтовый» Mitropa Cup – результат сравнимый с победой в сегодняшнем Чемпионате Италии по ралли. Впрочем, заполучить желтую майку лидера в ралли руководство Alfa Romeo стремилось не особенно.

«Раллийная команда тогда была на вторых ролях. Финансирование и технику раллисты получали уже после кольцевиков. И это было оправданно – именно гонки на стационарных трассах помогали продавать гражданские «Альфы». А участие в ралли было лишь вопросом престижа» – реплика пилота Жана Ролана многое объясняет. >>>

In Alfa's delta

Rally fans know that the main part of Subaru and Mitsubishi successes in rally credits to Prodrive and RallyArt. After the World War II, Alfa Romeo resumed their motor sport program with the help of Autodelta. This company was founded in 1963 and initially they improved "stock" Alfas, but very soon they started to prepare cars for races, mostly – for touring cars championships. One of company founders Carlo Chiti was experienced race cars designer, who participated in creation of racing Alfas in early 50s and championship-winning Ferrari 156 in early 60s. Soon the job was doing in full speed!

First rally victories was achieved by Alfa Romeo Giulietta on 1957 Rally of Corsica, 1958 Rally of Finland and 1961 Sanremo Rally. It was a stock car, modified to suit the rally specifics. When factory teams begin to participate actively in rally events in early 60s, Alfa and Autodelta started to design the new racer Giulia TZ.

Beautiful coupe with Ferrari-like styling, designed by Zagato, was developed specially for racing events and turned out very lightweight– due to tubular spaceframe that weights only 660 kg. With engine producing 160 hp, car's power to weight ratio was about 250 hp per ton – better than modern rally cars of S2000 group. Car was homologated in 1964, but Alfa Giulia TZ was not good enough to become a rally winner. The best result of TZ's driver Jean Rolland was second place in Corsica, after Jean Vinatier in Renault 8 Gordini – rally variant of ordinary family saloon.

Two years later the new technical regulations to rally cars have been put in force in whole Europe, and TZ doesn't comply with them. But the new car was already developed by Autodelta – 2-door racing saloon Alfa GTA, which achieves enormous success in touring racing, but has no rally victories – it was hide in shows of legendary Mini Cooper S, Ford Lotus Cortina and Porsche 911. The best result of GTA – annoying second place – has been achieved at Tour de Corse. Their narrow, twisted, but smooth road better suited the touring race talents of Alfa drivers. Legendary Monte Carlo was similar to

Giulia на старте ралли Monte Carlo 1967

Alfetta GTV6 в музее

Двухдверная Giulietta Sprint

Наверняка, немало интересного о том периоде гоночной команды Alfa Romeo мог бы рассказать известный пилот Люсьен Бьянши, призер гонок «Формула 1» и «24 часов Ле-Мана». В 1968 году, управляя Alfa Romeo GTA, он тоже отметился на Rally of Corsica – взял «бронзу». В 69-м талантливый бельгиец разбился во время тестов прототипа Alfa Romeo T33 на трассе Ле-Ман…

Восемь фар Alfetta GTV6 группы «А»

А И ГРУППА Б

Семидесятые годы были не самыми простыми для всего мира, давал знать о себе экономический кризис. Но именно в 1973 году под эгидой FIA впервые прошел официальный чемпионат мира по ралли среди производителей. Первым новые лавры получил «француз» Alpine Renault A110, но в последующие пять лет чемпионами становились исключительно пилоты итальянских автомобилей. Но не Alfa Romeo привозила их на подиум, побеждали Lancia Stratos и FIAT 131 Abarth. К концу семидесятых годов высокий статус раллийных гонок уже ни у кого не вызывал сомнений. Равно как и слабость раллика-

Lancia Stratos

ров от Alfa Romeo. Одно призовое место за все эти десять лет первенства! Надо ли пояснять, что третье место Alfetta GTV под управлением Жан-Клода Андрие в 1975 году завоевала на ралли «Tour de Corse».

Но в узком кругу посвященных Alfetta GTV до сих пор считается великим раллийным автомобилем. Если быть точнее, то поздняя его версия – Alfa Romeo GTV6, осовобожденная от «гражданского» имени Alfetta. Эта модель, подготовленная фирмой «Autodelta», дебютировала в мировом ралли в 1982 году, но в тот год даже на Корсике смогла занять лишь 17 место. Итальянцы скептически отнеслись к идее полного привода. Вся мощь турбированного мотора GTV6 уходила на заднюю ось, а именно (по официальным данным производителя) 218 лошадиных сил. Значительно меньше, чем развивали моторы самых известных раллийных машин той поры: Renault 5 Turbo, Porsche 911, или Audi Quattro. Акцент на «официальные данные» о мощности сделан не просто так. Упомянутые легенды начали борьбу в высшей «Группе 4», а «Альфе»

Alfa Romeo GTA

«недостаточная» мощность позволяла соревноваться в более медленной «Группе А». Но в 1986 году, когда «Группа 4» уже несколько лет как была упразднена, а мир сходил с ума по безумным раллика-рам «Группы Б», скромная заднеприводная Alfa Romeo GTV6 взяла третье место в абсолюте (на каком именно этапе чемпионата, легко догадаетесь сами). Тогда пилот Ив Любет на «Альфе» оторвался от других представителей своей группы на целый час! И уступил лишь Б-групповым Франсуа Шатриоту на Renault 5 Turbo и Бруно Саби на Peugeot 205 T16. После этого рал-

Giulietta на гонке в Палермо 1962 года.

Corsican rally, but damage cars greater, and in some years it was not tarmac, but snow race. In short words, Alfa Romeo GTA was great only on "parquet". Another proof of this – win in 1966 tarmac Mitropa Cup – result which can be compared to win in today Italian rally championship. However, Alfa's bosses never were eager to become the leader of rallying. «Rally team was on the second role in those years. Rally team received funding and cars after the touring one. And this was reasonable – touring race wins help to sell "civil" Alfas. Participation in rallies was only a question of prestige» – these words of rally racer Jean Rolland explain a lot.

A and Group B

1970s weren't simple time for the whole world – it was the time of global economical crisis. But just in 1973 FIA starts to conduct the official World Rally championship of makes. Inaugural championship was won by French Alpine Renault A110, but next five titles were taken by drivers of Italian cars. But these weren't Alfas – championships were won by Lancia Stratos and Fiat 131 Abarth. To the end of 70s nobody doubts the high status of rally races and weakness of Alfa rally cars. One podium finish for ten years of races. No need to explain that it was taken… right, at Tour de Corse - in 1975 event Jean-Claude Andruet finished third in Alfetta GTV. Small circle of devoted until now considers Alfetta GTV as great rally car. In fact it was the late version of GTV- Alfa Romeo GTV6, which left the "civil" Alfetta name. This vehicle, prepared by Autodelta, makes its debut in world rally in 1982, but even at Corsica finished only on 17th place. Italians were skeptical to all wheel drive conception, so all horsepower of GTV6 turbocharged engine – 218 according manufacturer's specification – were applied to rear wheels. It was significantly lower than Renault 5 Turbo, Porsche 911, or Audi Quattro, but I mentioned "manufacturer's specification" not for nothing. Mentioned legendary cars competed in Group 4, and low power of GTV6 allows it to compete in Group A, where it was one of the fastest cars. But in 1986, when Group 4 was abolished for several years and the mad cars of Group B were kings of world rally, modest RWD Alfa Romeo GTV6 took third place overall (guess, on which event). Yves Loubet surpasses other cars of its group for more than one hour, and lost only to Bruno Sabi in Peugeot 205T16 and Francois Chatriot in Renault 5 Turbo. After that rally commissars measure power of GTV6 and found not 218, but 240 hp and the car was moved to Group B. "At that moment we knew that there would be no Group B cars in 1987, so we didn't begin to develop more powerful version" – remembers Yves Loubet. "For me GTV6 forever will be the main rally car of make. It's 100% Alfa Romeo, and the sound of its engine is better than any other!"

Crisis of genre

Death penalty to group B was the end of Alfa Romeo rally ambitions. For five more years until 1992, Italians tried to find themselves in this kind of race, even make experiments with all wheel drive on Alfa 33. But the best result of those times was 8th place of Jean-Paul Rouby on Alfa 75 at 1988 Tour de Corse. P.S. After finishing of article about Alfa Romeo in rallying on the sad note, I found some curious information. In summer 2009 Alfa Romeo Spider has won the "Golden Ring" rally… of vintage cars in Russia. Not very glorious, but other medal in small pile of rally honors of legendary Italian make.

лийные комиссары насчитали в том же самом моторе уже не 218, а 240 лошадиных сил и постановили – в 1987 году Alfa Romeo GTV6 стартует в одном классе с самыми быстрыми машинами той поры.

«К тому моменту мы уже почти наверняка знали, что в 1987 году «Группы Б» не будет. И даже не стали готовить более мощную версию» – вспоминает пилот Alfa Romeo Ив Любет. – «Для меня GTV6 навсегда останется главным раллийным автомобилем марки. Это Alfa Romeo на все сто процентов, а его мотор звучал лучше любого другого!»

КРИЗИС ЖАНРА

Приговор «Группе Б» стал смертным и для раллийных амбиций Alfa Romeo. Еще пять лет подряд, вплоть до 1992 года итальянцы пытались найти себя в этой гоночной дисциплине, и даже экспериментировали с полным приводом на модели 33. Но лучшим результатом за этот период стало всего лишь 8-е место Жан-Поля Роби и Alfa Romeo 75 на ралли «Tour de Corse».

P.S. Уже завершив статью об Alfa Romeo в ралли на грустной ноте, в одном из автомобильных журналов я наткнулся на любопытную публикацию. Выяснилось, что летом 2009 года автомобиль Alfa Romeo Spider стал первым на ралли… старинных машин «Золотое Кольцо». Не самая почетная, но все же медаль в полупустую копилку раллийных наград легендарной итальянской

Alfa Romeo GTV6

ALFA ROMEO GTV6

NARTON, 1/24

Бельгийская фирма Narton производит несколько моделей классических раллийных автомобилей. Большой интерес представляют машины Альфа Ромео, так как им нет альтернативы среди пластиковых китов. В списке Narton две Альфы — Alfetta GT и GTV6.
марки.

МОДЕЛЬ – **РОМАН ЧИРОВ** (Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

Автомобиль Alfa Romeo GTV6 в цветах Rothmans одержал победу в группе А на этапе Tour de Corse в 1986 году и занял 3-е место в общем зачете чемпионата мира по ралли. Набор из Бельгии позволяет собрать именно эту машину. Это типичный, не очень дорогой resin kit. Минимум деталей, отсутствие двигателя и ходовой части. Качество литья очень посредственное.
Больше всего проблемных мест на кузове. В нижней части достаточно много пузырей, крыша очень тонкая и с большим провалом в передней части. Линии стыков кузовных элементов практически отсутствуют, проемы боковых окон имеют много раковин. Видно, что форма выдержала не один десяток отливок.

Начал с подготовки кузова. Крыша была максимально выправлена с помощью фена и внутри был приклеен лист тонкого полистирола. Расшивка кузова полностью прорезана и с помощью бормашинки исправлены проемы окон. Кузова Alfetta и GTV6 практически одинаковые, и производитель сделал для более поздней машины другие бампера и передний спойлер. Для правильного расположения спойлера пришлось пилить выштамповку в передней части кузова. Бамперы были лишены каких-либо креплений к кузову. Я сделал их из тонкой трубки и просверлил отверстия в кузове для установки. Переднее и заднее стекла сделаны вакуумной формовкой. Качество их вполне приличное за исключением одного нюанса — по размеру они меньше чем проемы. Из прозрачного тонкого пластика изготовил новые стекла. Для боковых стекол сделаны фототравленые рамки. Качество самого травления превосходное, но опять же есть проблемы с размерами. Да и приклеить прозрачную пленку к тонким рамкам очень не просто. После исправления всех недочетов и примерки деталей кузов был покрыт серым грунтом Тамия, и после высыхания зашпатлеваны все неровности.

Днище и крепление колес так же потребовали некоторых изменений. Правильной установке оси передних колес мешает большая толщина самого днища. Решил полностью переделать передний мост, заодно сделав его поворотным. Конечно, не о какой копийности передней подвески речь не идет. Сделаны простейшие рычаги, ступицы и рулевые тяги. После установки колес оставалось приклеить несколько отдельных деталей выхлопной системы и покрасить отлитые вместе с днищем редуктор заднего моста, КПП и защиту двигателя.
Салон у раллийной машины имеет минимум деталей и сборка его прошла без проблем. Пришлось только переделать каркас безопасности. Он отлит единой деталью и часть кривых элементов были заменены на детали из пластикового круглого профиля.
Кузов покрашен белой матовой TS от Tamiya. Синий цвет — от Finisher's, специально для Rothmans.
Декали оказались замечательного качества, очень эластичные и с четким рисунком, часть из них нанесены на кузов до слоя лака. Стартовые номера, имена пилота и штурмана — после.

На этапе финальной сборки кузова тоже возникали различные проблемы. Например, решетка радиатора, сделанная из нескольких травленых деталей, оказалась от модели Alfetta GT. Видимо фототравление одинаковое для всех Альф и имеет много общих деталей. Пришлось делать решетку из подручных средств.

Всевозможных доделок и переделок в процессе сборки было великое множество, но resin kit – это ручная работа, и оценивать качество набора по критериям пластикового не совсем корректно. Учитывая, что набор от Narton – единственная возможность пополнить свою коллекцию раллийной Альфа Ромео, рекомендую его покупку всем любителям легендарной итальянской марки.

Model by Roman CHIROV (St.Petersburg. Russia)

Narton company from Belgium manufactures several kits of classic rally cars. Most interesting of them are Alfa ones because they are not represented in plastic. There are two Alfas in Narton catalogue — Alfetta GT and GTV6. Alfa Romeo GTV6 in Rothmans livery has won 1986 Tour de Corse in group A and was placed third overall. Narton kit represents exactly this version. It is typical resin kit of not enormous price. The number of details is minimal, engine and any chassis details are absent. The quality of casting is very moderate. The most problem places are located on body. Lover part has a lot of "bubbles", the roof is very thin, with front part being the worth place. The panel lines are nearly absent, side windows' borders has a lot of sinkholes. It's evident that a lot of kits have been cast from the moulds. I started with the body preparation. The roof was corrected with the help of hairdryer, and thin styrene sheet were glued to it. All panel lines were re-scribed and window apertures were corrected with hand drill. Alfetta and GTV6 bodies are nearly identical, manufacturer made new bumpers and front spoiler for later version. For correct location of spoiler the panel in front part of body should be cut. I made pins to attach the bumper and drilled holes in the body for them. Front and rear windows are vacuum-formed, their quality is good except one problem – they are smaller than respective window apertures, so I made the new ones from thin clear plastic sheet. Photoetched window borders are provided for side windows. The quality of etching is excellent, but the problem with the size also presents. Gluing of thin window film to thin window borders is also not very easy task. After test fitting, the body was primed with Tamiya gray primer. The extreme thickness of chassis doesn't allow front wheels' axle to be positioned correctly. I decided to completely rework the front suspension, and at the same time make the front wheels turn. Of course the correspondence to real car is out of question. The simplest suspension arms, hubs and steering links are made. After installation of wheels, all that left was to glue the several parts of exhaust system and paint parts cast on chassis – gearbox, rear axle reducer and engine protection. Passenger compartment of rally car has minimal level of details and its assembly did not cause any problem, only the rollcage should be corrected. It casted as a single detail and several bent elements was replaced with plastic rods.
Body is painted by Tamiya matt white from TS series, special Rothmans blue is by Finisher's. Decals are of very high quality, with sharp images and very flexible. Several of them were applied to body before lacquering, number and names of driver and co-pilot – after it.Several problems also appeared on final assembly stage. For example, radiator grill assembled from several photoetched parts is from Alfetta GT. It looks like photoetch fret is the same for all Alfas and has a lot of similar parts. It was necessary to make new grill from materials at hand. There were a lot of various corrections and reworks during assembly of this kit, but it is improper to compare handmade resin kits with high quality of mass-produced plastic kits. Taking into account that Narton kit is the only possibility to own the kit of rallying Alfa for their collection, I highly recommend it to all fans of legendary Italian maker.

ПРИКЛЮЧЕНИЯ ИТАЛЬЯНЦЕВ В ГЕРМАНИИ

Alfa Romeo 155 V6TI

ТЕКСТ – **СТАНИСЛАВ БЕЛЯЕВ** (Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

В 1993 году чемпионату Германии по кольцевым автогонкам DTM исполнилось 10 лет, и все эти годы участвовавшие в нем машины должны были соответствовать требованиям группы «А» Международной федерации автоспорта, накладывавшим достаточно серьезные ограничения на их модификацию. Однако организаторы гонок постоянно дополняли требования к участникам, что повышало стоимость участия в гонках и требовало доработки машин. Это привело к тому, что в начале 90-х участие в чемпионате оказалось «неподъемным» даже для заводских команд, его покинули Форд и Опель, объявили об уходе Ауди и БМВ, что оставляло в качестве участника фактически только Мерседес.

ЛИБЕРАЛЬНЫЙ КЛАСС

Для поднятия интереса к гонкам, организаторы решили, начиная с 1993 года, перейти на использование в чемпионате машин, соответствующих более либеральному «Классу 1» туристических автомобилей по классификации ФИА.

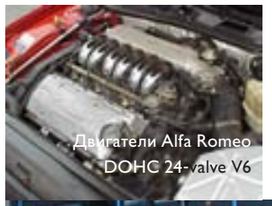
Машины «Класса 1» должны были иметь силовые установки с числом цилиндров, не превышающем 6, рабочим объемом не более 2,5 литров. Количество клапанов на цилиндр не должно было быть больше четырех, а сам блок цилиндров должен был использован от серийного автомобиля, изготавливаемого тем же производителем, что и производитель заявленной на гонки машины. Допускалось использование полного привода, машины могли быть оснащены самой современной электроникой – разрешались АБС, противобуксовочные системы, электронное управление дифференциалом. Кузов в целом должен был соответствовать серийной модели, но ниже линии осей колес допускались аэродинамические обвесы любой конфигурации, в шасси разрешалось использование композитных деталей. Вес машины не мог превышать 1040 кг. Ни один европейский кузовной чемпионат не предъявлял столь либеральных требований к своим участникам, так что неудивительно, что тогдашний DTM называли «кузовным» аналогом Формулы-1.

Новые требования не прельстили заводские команды БМВ и Ауди, и они все равно покинули чемпионат. Машины к сезону 1993 года были подготовлены только тремя производителями – Merceds-Benz, Opel (причем он смог выставить свой вариант «Калибры» только на заключительные гонки сезона) и Alfa Romeo.

Alfa Romeo 155

ПЕРВЫЙ ШАГ АЛЬФЫ

К началу 90-х в долгой и славной спортивной истории Alfa Romeo были победы практически во всех видах автоспортивных состязаний, но в DTM их машины участия еще не принимали. Когда в 1992 году босс FIAT Паоло Кантарелла заявил о том, что в 1993 году Alfa Romeo будет принимать участие в DTM, это вызвало лишь снисходительные улыбки – подходящей для чемпионата машины у Альфы не было.


Двигатели Alfa Romeo DOHC 24-valve V6

Тем не менее, команде инженеров во главе с Энрико Альвиано и Пино Д'Агостино удалось построить конкурентоспособный автомобиль.

Для участия в чемпионате по требованиям «Класса 1» было решено подготовить машину на базе серийного седана Alfa Romeo 155. Эта модель была новинкой в производственной программе миланской фирмы – ее выпуск начался только в конце 1991 года, но уже в 1992 году подготовленный по требованиям к машинам класса Supertouring вариант Alfa 155 GTA выиграл итальянскую серию Supertourismo. Эта машина была оснащена системой полного привода на основе трансмиссии от Lancia Delta Integrale и 2-литровым турбированным мотором. Именно Alfa 155 GTA и стала основой для машины, с которой Alfa Romeo собиралась выступать в DTM.

Силовым агрегатом новой машины, которая получила название Alfa 155 V6TI, стала V-образная «шестерка» рабочим объемом 2492 см3, построенная на базе трехлитровой «шестерки» флагманской Альфы 164. В штатном исполнении мотор развивал 166 л.с., однако в DTM-овском варианте из него «выжали» 420 «лошадок», при этом мотор раскручивался до 11800 об/мин. КПП была 6-скоростной, секвентальной. Для лучшей развесовки двигатель был вынесен за передний мост, а коробка сдвинута ближе к центру машины. Проверенная система полного привода была сохранена, при этом к ней добавили электронные датчики, позволявшие обеспечивать постоянное распределение крутящего момента между мостами в пропорции 50:50. Естественно, автомобиль также получил все разрешенные требованиями системы электронной помощи водителю. Штатная подвеска системы МакФерсон подверглась существенным переработкам: большая часть была изготовлена из композитов с целью облегчения, была улучшена ее геометрия. Кузов также был подвергнут существенной доводке – снизу появились многочисленные аэродинамические элементы, для облегчения панели были сделаны из кевлара, в кузов был интегрирован каркас безопасности. Вес машины был уменьшен до предельно допустимых 1040 кг. (у штатной версии он составлял 1350 кг.).

РАЗГРОМ НЕМЦЕВ

На старт сезона DTM 1993 года, состоявшийся 4 апреля на бельгийской трассе Цольдер, вышло четыре Альфы 155 – две раскрашенные в традиционный итальянский красный с большими белыми эмблемами Alfa Romeo, представляли заводскую команду Alfa Corse, еще две в оранжевых спонсорских цветах Jagermeister были выставлены немецкой командой Schübel Engineering. Цвета Alfa Corse защищали опытные итальянские пилоты, участники гонок Формулы-1 – Сандро Наннини и Никола Ларини. Для Наннини, которому правую руку фактически собрали из кусочков после страшной аварии, инженеры Alfa Corse специально внесли доработки в конструкцию машины, чтобы облегчить переключение передач. Пилотами Schübel Engineering были немец Кристиан Даннер, также имевший за плечами опыт выступлений в Формуле-1 во второй половине 80-х,

Alfa Romeo 155 GTA

а также итальянский ветеран, 45-летний Джорджио Франчиа. Альфам противостояли 10 Мерседесов, подготовленных, в частности, такими известными командами как AMG, Zakspeed и Persson Motorsport. Это были доработанные машины 190E 2,5-16 Evo II, выигравшие DTM в 1992 году. Скорее всего, в Mercedes решили сильно не дорабатывать проверенный болид, и к тому же понадеялись на низкую надежность «итальянки».

Mercedes-Benz 190E 2,5-16 Evo II

Результат был шокирующим – Мереседесы были разгромлены! В сезоне 1993 года в DTM было 11 этапов, каждый включал 2 гонки. Из 22 гонок 14 были выиграны пилотами Alfa Romeo - 11 на счету Ларини, 2 – Наннини, один раз победу праздновал Даннер. Также на счету команды было 5 «поулов» и 16 быстрейших кругов в гонках. Неудивительно, что завоевав с 12 победами и 4 финишами на подиуме 261 очко, Никола Ларини стал победителем DTM сезона 1993 года. Занявший 2-е место Роланд Аш, выступавший за AMG-Mercedes, уступил чемпиону почти 60 очков. Другие пилоты Alfa Romeo оказались ниже – Даннер с одной победой, 7 подиумами – пятый (161 очко), Франчиа с пятью подиумами и 127 очками – седьмой, Наннини с двумя победами и тремя подиумами смог набрать 121 очко и в итоговой таблице расположился на 8-м месте. В зачете конструкторов Alfa Romeo заняла первое место, опередив AMG-Mercedes всего на 2 очка. Казалось бы, преимущество незначительное, но оно было достигнуто при существенно меньшем количестве машин.

АЛЬФА 155 ПРОТИВ МЕРСЕДЕСА С-КЛАССА

1993 год стал наилучшим сезоном для Alfa 155 за все время ее участия в DTM. В том же 1993-м Mercedes представил новинку – модель С-класса, которая заменила в производственной программе семейство 190. На его базе AMG начала подготавливать совершенно новый болид, полностью соответствующий требованиям «Класса 1». Alfa Romeo тоже не стояла на месте – в межсезонье машина подверглась серьезной переработке. Был переработан силовой агрегат – мощность несколько возросла, была обновлены электронные системы.

Количество «Альф» в чемпионате серьезно выросло – Alfa Corse выставила на старт 3 машины – к Наннини и Ларини добавился Стефано Буттиеро, имевший опыт выступления в гонках класса «Гран Туризмо». Schübel Engineering , на этот раз в основном выступавшая в красных цветах спонсора TV Spielfilm, выставила пять машин – Даннера и Франчию дополнили датчанин, чемпион немецкой Формулы-3 1986 года Крис Ниссен и выступавший в цветах Jagermeister будущий трехкратный чемпион FIA GT Михаэль Бартельс. На первых 10 этапах компанию им составил титулованный англичанин Крис Уоллес – победитель британской Формулы-3 1986 года и «24-х часов Ле-Мана» 1988 года. Schübel использовала машины как спецификации 94-го года, так и 93-го – старая модель досталась Бартельсу. Появилась и третья использовавшая Альфы команда – Engstler Motorsport, одним из спонсором которой был Castrol. За нее выступали сам хозяин команды, 33-летний Франц Энгстлер, а также немецкие пилоты Дани Пфайль и Карстен Струве. Итальянец Джанни Джидичи выступал за команду имени себя – Scuderia Giudici.

Однако серьезной конкуренции с Мерседесом не получилось. Одна из проблем была в резине – если Альфа на мокрой трассе на резине Michelin вела себя великолепно, то на сухом асфальте обутые в Bridgestone Мерседесы выглядели гораздо лучше. Как следствие – очень нестабильные результаты пилотов Alfa Romeo, в которых победы чередовались со сходами, в то время как конкуренты из Mercedes стабильно приходили на подиум и набирали очки.

В итоге лучшим из пилотов Alfa Romeo в сезоне 94 года стал Ларини с четырьмя победами и четырьмя подиумами. Он набрал 150 очков и стал 3-м по итогам чемпионата (победитель – пилот AMG Клаус Людвиг набрал 222 очка). Чемпионом в зачете команд стал Мерседес, Альфа Ромео была лишь второй.

Alfa Romeo 155

INTERNATIONAL TOURING CAR CHAMPIONSHIP

Популярность DTM привела к проведению большого количества выставочных гонок по всей Европе, и организаторы решили включить эти гонки в состав чемпионата, для поднятия его популярности и своих доходов. Для этого они обратились за помощью к ФИА, которая с 1995 года выделила гонки вне Германии в отдельную серию ITCC (International Touring Car Championship). Требования к машинам DTM и ITCC были одинаковыми, при этом они изменились по сравнению с предыдущим сезоном – в частности, была разрешена активная подвеска, в результате чего все команды перешли на чисто гоночную подвеску на двойных поперечных рычагах. Количество участников, выступающих на Альфа Ромео, возросло – помимо Alfa Corse (титульным спонсором которой стал Martini), за которую по-прежнему выступали Наннини и Ларини, а также Schübel (Даннер и Микеле Альборето, в цветах TV Spielfilm) добавились новички. За команду Euroteam, одна машина которой спонсировалась Jagermeister, а другая – Selenia, выступали Модена и Бартельс, а сама Alfa Romeo создала команду Alfa Corse 2, за которую выступало аж девять гонщиков, из которых самыми известными были Марку Ален, молодой Джанкарло Физикелла, Габриэле Тарквини. Судя по всему, это было сделано для привлечения публики на этапы ITCC – все пилоты Alfa Corse 2 были из тех стран, где они проводились.

Alfa Romeo 155 V6 TI Николы Ларини

Результаты, однако, оказались удручающими, во многом это было связано с новой электроникой, которая отказывалась нормально функционировать. В сезоне 95-го года в DTM проводилось 14 гонок, в ITCC – еще 10. Из них пилотами Alfa Romeo было выиграно всего 5 (по 2 на счету Даннера и Бартельса и 1 – Ларини). В итоге лучшим из «Альфовцев» в зачете DTM стал Ларини – 6-е место с 71 очком. В ITCC дела обстояли не лучше. Ларини стал 4-м, набрав в два с половиной раза меньше очков, чем выигравший зачет ITCC (как и DTM) Бернд Шнайдер из AMG-Mercedes. Модена стал 7-м, Даннер – 12-м, Наннини – 15-м, выступавший за Alfa Corse 2 Джанни Джидичи – 18-м. Как в зачете DTM, так и ITCC Alfa Romeo заняла второе место, но при этом производителей было всего три, к тому же отрыв от выигравшего оба зачета Mercedes был весьма существенным.

КРИЗИС ФИА

Гонки сезона 1996 года проходили только в рамках ITCC, причем их география расширилась – помимо европейских гонок (Германия, Италия, Франция, Финляндия, Португалия, Англия) также прошли этапы в Бразилии и Японии. Перед началом сезона «Альфа» серьезно обновила машину. Главным стало появление нового мотора – того же рабочего объема, но более легкого, и с углом развала цилиндров в 900 вместо 600. Новый мотор выдавал на-гора 490 л.с. при 11900 об/мин. Кроме того, переключение передач производилось подрулевыми лепестками, в подвеске появились горизонтальные амортизаторы, была обновлена электроника, в частности управление дифференциалами. Машина изменилась внешне – появились хорошо заметные обтекатели на стойках лобового стекла, был серьезно изменен обвес. Всего «Альфы» использовали 3 команды – заводская Martini Alfa Corse, за которую выступали все те же Наннини и Ларини, TV Spielfilm Alfa Corse (бывший Schübel), в которой компанию Даннеру составил Физикелла и молодая итальянская команда JAS, выставившая 4 машины. На болиде JAS в цветах Jagermeister выступал Михаэль Бартельс, на белой машине с эмблемами Bosh – попеременно датчанин Джейсон Уатт – чемпион Британской Формулы «Форд» 1994 года, бразилец Макс Уилсон и японец Наоки Хаттори. Две машины JAS были в цветах Martini, только основным цветом кузова был не белый, а красный – за рулем этих машин выступали Модена и Габриэле Тарквини.

Сезон 1996 года для «Альфы» сложился лучше предыдущего, хотя все гонщики выступали очень неровно – победы и подиумы чередовались со сходами. Основным конкурентом «Альфы» стал Opel, который наконец-то довел до ума свой Calibra V6 4x4. Лучшим из пилотов «Альфы» в чемпионате стал Наннини, одержавший 7 побед. Однако при этом он ни разу больше не попал на подиум, и 7 раз сходил с трассы,

Alfa Romeo 155 V6 TI DTM

в итоге набрав 180 очков. Для сравнения – победитель серии, немец Мануэль Рёйтер из команды Joest Racing Opel, приходил первым всего лишь трижды, но еще 6 раз поднимался на подиум, сошел всего дважды и в итоге набрал 218 очков. В зачете команд «Альфа» заняла второе место, ей не хватило лишь 9 очков, чтобы опередить Opel – 349 против 340. Если бы пилоты «Альфы» сходил бы хоть чуточку реже…

К концу 1996 года ITCC попала в глубокий кризис – ФИА взамен на помощь в его организации получила существеннее права по управлению чемпионатом, в итоге финансовые потоки от участников были перераспределены в пользу ФИА, так что доходы стали меньше, а расходы из-за дальних выездов – больше. Кроме того, ФИА взвинтила цену прав на трансляцию, от ITCC отказался канал Eurosport, и вообще вживую его в 1996 году показывали только в Германии, Италии и Финляндии. Цена на билеты возросла почти вдвое, был сокращен доступ фанатов в паддок. Все это, плюс еще и не очень удачный выбор трасс привели к тому, что посещаемость гонок существенно снизилась. К тому же команды жаловались на неудачный выбор международных трасс (Альфа и Опель официально не продавались в Японии, Альфа - в Бразилии). В итоге Альфа и Опель решили игнорировать выездные этапы, ФИА пригрозила им санкциями и по окончании сезона 96-го года обе команды объявили о том, что покидают ITCC. ФИА пыталась найти им замену, но этого не удалось и ITCC более не проводился. DTM также временно прекратил свое существование, возобновившись с 2000 года, при этом проводится без участия ФИА по весьма оригинальным правилам – машины мало похожи на свои прототипы, быстры, но при этом сделано все возможное, чтобы ограничить «гонку бюджетов». В новый DTM Alfa Romeo не вернулась, сосредоточившись на участие в сериях, где участвуют приближенные к серийным автомобили (например, итальянский Супертуризм и ETCC/WTCC), а в последнее время и вовсе прекратив официальное участие в кольцевых автогонках…

В истории же DTM Alfa Romeo 155 V6 TI останется автомобилем, на котором было одержано наибольшее количество побед на этапах – 38.

Alfa Romeo 155 V6 TI DTM

ALFA ROMEO 155 V6TI (1993)

TAMIYA, 1/24

Тамия начала разработку машин, участвовавших в чемпионате, и самым первым из них стал появившийся в 1994 году набор Alfa Romeo 155 V6TI, получивший номер 24137 и представлявший машину в цветах Alfa Corse сезона 93-го года. Как только набор появился в продаже, коробка с гоночной Альфой была куплена и положена на полку. В 1995 году за ней последовал следующий набор – Jagermeister Alfa Romeo 155 V6TI, номер 24148, он представлял машину, на которой в сезоне 94-го года выступал Бартельс (спецификация 93-го года). В 1996 году появилась модель «Martini» Alfa Romeo 155 V6TI, номер 24176, представлявшая машину Alfa Corse сезона 96-го года, а спустя еще через год – Bosch Alfa Romeo 155 V6TI, номер 24182. Прекращение розыгрыша ITCC сказалось на популярности моделей, и они постепенно стали пропадать из каталога Tamiya. В конце 90-х с производства были сняты киты 24148 и 24176, а в 2001 – 24137 и 24182.

МОДЕЛЬ – **РОМАН ЧИРОВ** (Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

И вот спустя много лет я наконец-то решил, что пора украсить свою коллекцию собранной моделью. Некоторые старые наборы Тамии имеют неприятную особенность – декали от времени покрываются трещинами и рассыпаются в воде на маленькие кусочки. Моя Альфа как раз была из таких. Но существует возможность приобрести новые декали в виде афтомаркета. Мой вариант был не совсем безнадежен и я взялся за постройку.

Качество Тамиевского кита – как всегда на высоте. Деталей не очень много, но их отличная проработка позволяет получить точную копию. Модель имеет съемную переднюю часть, что позволяет видеть двигатель, переднюю подвеску и многочисленные воздуховоды для охлаждения. Вся ходовая часть, включая мотор, были собраны практически без доработок. Для покраски использовались тамиевские краски серии TS, предварительно слитые из баллона для нанесения аэрографом. В прототипе использовалось много композитных материалов. Для их имитации на модели применялись декали и технология окраски «через сетку» для внутренних панелей в салоне. >>>

Гоночный интерьер достаточно аскетичен. Внутри только одно спортивное сидение, приборная панель, блок педалей, электронные блоки управления и механизм переключения передач. Примечательно, что предусмотрено два варианта механизма выбора передач. Как известно, один из пилотов Альфы, Алессандро Наннини, получил серьезную травму руки при крушении вертолета, которым он управлял. Инженеры специально разработали для него другой механизм, облегчающий управление болида во время гонки. При сборке салона были добавлены только провода и ремни безопасности с травлеными пряжками. Сама Тамия традиционно дает ремни декалью.

Подготовка кузова не заняла много времени, что опять же говорит о высоком качестве модели. Были убраны швы от пресс-форм и немного углублена расшивка. В переднем бампере решетка была заменена на травленую сеточку. После слоя грунта – TS8 Italian Red. Далее самый сложный момент – нанесение поврежденных декалей. Я использовал специальную жидкость, которая создает тонкую пленку на поверхности рисунка и позволяет перенести его на поверхность, не давая рассыпаться на маленькие кусочки. Я раньше не пользовался этим составом и не был уверен в результате. Но все прошло благополучно. Оставалось только аккуратно удалить тонкую пленку после надежного «приваривания» декалей. Далее слой двухкомпонентного лака АКАН.

Стыковка кузова с ходовой частью практически идеальна. При сборке очень важно правильно, четко по месту, приклеить нижнюю часть переднего бампера. От этого будет зависеть стыковка передней, съемной части модели. Последний этап – различные мелкие детали: буксировочные проушины, эмблемы, зеркала.

Есть один негативный момент в конструкции модели. Это боковые пороги. Они сделаны отдельными деталями и имеют небольшую площадь крепления к кузову. Соответственно во время сборки очень велик шанс их сломать.

Автомобили Альфа Ромео любят не только за отличные ходовые качества. Альфа – это всегда красота внешних линий и стиль, большая работа великих дизайнеров. Этот уменьшенный в 24 раза автомобиль будет украшением коллекции каждого любителя автоспорта.

ТРИДЦАТЬ ТРЕТЬЯ

Thirty third

Модель представляет болид – участник гонки Ле-Мана 1970 года. Кит Model Factory Hiro в масштабе 1/24 состоит из смоляного кузова, деталей из белого металла, точеных деталей и фототравления.

Качество кита «плавает» - отлично выполненные детали дополнены элементами, которые приходится доводить до нужного состояния; не всегда понятная инструкция с маленькими картинками добавляет головной боли. Кузов плохо стыкуется - необходимо поработать напильником для достижения приемлемого результата. Однако, закончив сборку, я был приятно удивлен, насколько хорошо она выглядит, особенно с выставленным на обозрение двигателем. Еще одно преимущество этого кита — его эксклюзивность и привлекательность для любителей автомобилей того времени.

ТЕКСТ И МОДЕЛЬ –
ХУАН ЛАЙОС
(Г. МАДРИД, ИСПАНИЯ)

Text and model by Juan Layos
(Madrid, Spain)

Introduction

This model represents the car raced at Le Mans in 1970. The kit by Model Factory Hiro in 1/24 scale incorporates resin body, white metal parts, few turned parts and photoetching. The kit is not homogeneous, some parts are of excellent quality and the others have some issues. The instructions are not clear and the graphics are very small, this led me to a rather odd headache. On the other hand, the body does not fit, you need a dose of sand here and there to get an optimal result. Still, when I finished the kit I was pleasantly surprised, it was really nice, especially with the engine exposed. Another advantage of this kit is its exclusivity and for collectors of these times it is really attractive.

Treatment of white metal

Most of the pieces are made from white metal; this material presents some difficulties, such as weight. Also, it is too malleable, so some parts especially wrinkle bars or brackets were damaged. Re-shape is very complicated, so I was forced to scratch-built some brackets with rods. The parts that do not have to be a specific color can be left in plain metal. To reach the desired texture you can choose one of these three ways:

1. For the chassis, you should polish metal parts with steel wool (000) that is used by modelers of the figures. We can also use brass brushes with the mini drill. The next step is to use universal solvent to degrease parts. After that I apply oils of blue, white and black colors, this technique produces a very satisfying effect generating different tones resulting in a very realistic finish. The last step is to apply Tamiya gloss lacquer TS 13 to protect the part.

2. Some parts need another treatment, but it is very simple to achieve. You only need to apply matte lacquer on the degreased parts. The result is shown in the pictures of the rear brakes.

3. The last treatment is to conduct a more thoroughly polishing than in the first step. You should use mini drill to polish metal until the surface shine, then degrease and cover with the lacquer.

The gearbox and other parts were sanded and degreased before painting. Degreasing is a very important step when you work with the white metal. I used different colors to paint, and then washed the parts with a mixture of acrylic matte black and Tamiya smoke to achieve more real finish.

Body parts

Before painting, you have to check the fit of body parts. In my case it was not quite

РАБОТА С БЕЛЫМ МЕТАЛЛОМ

Большинство деталей кита изготовлены из белого металла, который достаточно тяжелый и легко деформируемый, что создает определенные трудности. Некоторые детали, потерявшие форму, такие как хомуты или прутки, я изготавливал заново. Детали из белого металла, которые не нужно красить, выглядят отлично благодаря настоящей текстуре и натуральному цвету металла. Добиться желаемого эффекта можно тремя способами:

1. Детали шасси я отполировал мелкой стальной щеткой (000), такую обычно используют моделисты, занимающиеся фигурками. Также можно использовать латунную щетку с бормашинкой. Следующим шагом является использование универсального растворителя для обезжиривания деталей. После этого я наношу краску синего, белого и черного цветов, эта техника дает хороший результат и позволяет добиться отличной реалистичности. В заключение я применяю глянцевый лак Tamiya TS для защиты покрытия

2. Другие детали требуют более простой обработки - вам нужно только покрыть металл матовым лаком. Результат показан на фотографии задних тормозов.

3. И третий способ заключается в выполнении более тщательной полировки, чем в первом способе. Вы должны использовать бормашинку с насадкой для полировки металла, пока поверхность не станет блестящей, затем следует обезжирить деталь и покрыть ее лаком.

Детали КПП и другие части ходовой были отшлифованы и обезжирены перед покраской. Обезжиривание является очень важным шагом при работе с белым металлом. Я использовал краски разных цветов, затем сделал смывку акриловыми красками Tamiya, используя матовый черный и «смоук» для достижения хорошего результата.

РАБОТА С КУЗОВОМ

Перед покраской следует проверить стыковку элементов кузова. В моем случае она оказалась не очень хорошей, особенно спереди, и мне пришлось найти и исправить проблемные места. С другой стороны, замечу, что сама смола отличного качества и не доставляет никаких проблем при покраске.

ПОКРАСКА

Детали кузова были загрунтованы белой грунтовкой Tamiya из баллончика. После сушки я обработал детали наждачной бумагой зер-

нистостью 1200 под струей воды и обезжирил их. Если у вас нет под рукой растворителя, можно просто тщательно вымыть детали с мылом.
Для покраски я использовал автомобильную краску Rosso Alfa (код 501), положенную на два слоя белого грунта. Необходимо делать как минимум два слоя белого грунта, когда вы красите яркими цветами, такими как красный. В результате цвет будет более живым. Когда краска полностью высохла, я покрыл ее лаком Tamiya TS 13. Затем я нанес декали. С этим не было никаких сложностей, сами декали отличного качества, да и схема их нанесения достаточно легкая.
Я использовал супер-клей для вклейки отражателей фар, а для крепления их колпаков применил клей ПВА.

ЛАКИРОВАНИЕ

Я пользуюсь автомобильным двухкомпонентным лаком производства Betacolor. Для нанесения я использую аэрограф с соплом 0,7 мм при давлении в 2 бара. Я добиваюсь хорошего результата, хотя разные моделисты используют разные виды финишного покрытия и получают впечатляющие результаты. Основным преимуществом лака Betacolor является то, что он не требует полировки, достаточно только убрать пылинки, если нужно.
Работа с данным лаком требует наличия некоторого опыта. Прежде чем начать его использовать, вам следует обратиться к технической документации, размещенной на сайте производителя. Там вы найдете указания, как смешать лак, как его наносить и как долго он будет сохнуть.

Сам процесс выглядит так:
1. Смешайте основу и катализатор в соотношении по объему 2:1 - в соответствии с указаниями производителя. Затем добавьте 10% растворителя, чтобы получить требуемую текучесть (если вы слегка ошибетесь с пропорциями, это не повлияет на результат). Я использую чистую стеклянную баночку из-под акриловой краски Tamiya, этого объема хватает покрыть модель в 1/24.
2. Подождите несколько минут, чтобы села пена.
3. Тем временем обезжирьте детали.
4. Отрегулируйте давление и проверьте аэрограф.
5. Нанесите первый слой и подождите 10 минут.
6. Нанесите второй слой. Если результат вас не удовлетворить, можно нанести еще один, третий слой. Не забывайте делать паузы не менее 10 минут между слоями.
7. Поместите детали в место для сушки, постаравшись предотвратить попадание пыли.

good especially in the front, so I had to locate the fault zones in order to correct this problem. On the other hand, I must say that the resin is of excellent quality and does not present any problem in receiving the painting.

Painting

The resin parts were primed with Tamiya white primer spray. Then I sanded the parts with P1200 under the running water and degreased them. If you do not have a degreaser at hand you may thoroughly wash the details with soap.
I painted the body parts with automotive paint Rosso Alfa (code 501) after two layers of white primer dried. This is important to make at least two layers of white primer when it comes to bright colors such as red. As a result the color will be more alive. The paint dried very quickly, and I applied Tamiya TS 13 (gloss lacquer). After the lacquer dried, I applied the decals which are also of excellent quality and good registered. And the decoration scheme is not complicated at all.
I used CA glue to fix the headlights in place and used water diluted white glue for headlight covers.

Lacquering

For this stage I personally prefer to use automotive two-component lacquer by Betacolor. To apply it I use airbrush with 0.7 mm nozzle at a pressure of 2 bars. I found the result really satisfactory, although other modelers use other types of finish coatings with impressive results. The main advantage is that this system does not require the polishing, just dust spots correction if necessary. This lacquer requires some experience before you start using it. You should refer to the product's technical documentation that you can easily find on the manufacturer's website. In the documentation they explain how to mix the lacquer, how to apply it and how long to wait until it completely dries.
I will guide you through the process step by step:
1. Mix the base and catalyst (that is used for drying) in a ratio by volume 2:1 - according to the manufacturer's directions. Then add 10% thinner to give the proper viscosity (if you slightly alter the proportions, this will not affect the finish). I use clean glass container from Tamiya's acrylic paint, this volume is enough to cover the model in 1/24.
2. Wait for a few minutes to allow the foam in the mixture subsides.
3. Meanwhile, degrease the parts.
4. Adjust the pressure and test the airbrush.
5. Apply the first layer and wait for 10 minutes.
6. Apply the second layer. If the result is not good we can apply a third layer. Remember to always wait at least 10 minutes between layers.
7. Leave the painted parts in a dust-free enclosure.
8. After 24 hours, check the parts and remove the dust if necessary.

Documentation

When I was building this kit I referred to a book called Alfa Romeo Type 33 (the authors are Peter Collins and Ed McDonough). The book includes the history and development of the standard models 33/2 and 33/3 with numerous colored photos of all versions.

In the conclusion I want to say that I attempted to correct only the most important issues for me and I hope it will help somebody else!
Thank you and hope you like this Alfa Romeo 33/3!

8. Через 24 часа, проверьте качество и удалите возможные пылинки.

ДОКУМЕНТАЦИЯ

Когда я строил эту модель, я руководствовался книгой «Alfa Romeo Тип 33», авторы Питер Коллинз и Эд МакДоноу (Peter Collins and Ed McDonough). Книга описывает историю и развитие стандартных моделей 33/2 и 33/3 и содержит множество цветных фотографий всех версий.

В заключение хочу сказать, что я попытался исправить наиболее важные проблемы данного кита, и я надеюсь, это, что это поможет кому-нибудь еще!
Спасибо за внимание и надеюсь, что вам понравится Alfa Romeo 33/3!

Здание Model Factory Hiro в г. Токио (Япония)

MODEL FACTORY HIRO

Инервью с Киоко Хиро, специалистом по связям с общественностью MFH

Model Factory Hiro – японская компания, мировой лидер по производству смоляных и мультимедийных моделей автомобилей. Представитель компании Киоко Хиро дала эксклюзивное интервью нашему журналу.

Toy Gear: Здравствуйте, госпожа Хиро! Расскажите, пожалуйста, об истории компании: кто и когда ее создал, что представляет собой компания сейчас, сколько работает сотрудников и где расположена сама фабрика?
Киоко Хиро: Компания Model Factory Hiro основана в 1996 году Мисао Хиро, нынешним президентом компании, для которого строительство моделей автомобилей – хобби. Начинал он с постройки моделей по заказам частных клиентов, а затем основал свою фирму по производству наборов. Наша фабрика расположена в столице Японии – городе Токио, мы переехали сюда прошлым летом. Сейчас в компании 4 отдела – отдел по изготовлению мастер-моделей, отдел компьютерного проектирования, отдел по изготовлению деталей из смолы и фототравления, а также отдел упаковки. Всем этим занимается наша сплоченная команда, в которой около 30 человек.

TG: А сами сотрудники и руководство компании увлекаются стендовым моделизмом?
К.Х.: У нас много интересов и это не только автомоделизм, но и, например, фотография, радиоуправляемые модели, роботы Gundam и многое другое. А наши сотрудники любят делать все своими руками.

TG: У Вас случались разочарования в период развития компании? Неудачные наборы, модели, которые не смогли оправдать ожидания?

Model Factory Hiro

Model Factory Hiro – Japan based company, world leader in making resin and multimedia kits. Company's PR-manager Mrs Kyoko Hiro gave an exclusive interview to Toy Gear.

Mrs. Kyoko Hiro, PR-manager Model Factory Hiro

Toy Gear: *Good day, Mrs Hiro! Could you tell us the history of your company? How the company was founded, what is the company now, what is the number of employees and where is the factory located?*
Kyoko Hiro: Model Factory Hiro was founded in 1996 by Misao Hiro who is the President of the Company. Making scale auto models was just a hobby for him. He started from making model for private customers and then he made his own company that manufactures models. Our factory is located in Tokyo, the capital of Japan, we moved here last year. Now we have four departments: department of master-model production, CAD/CAE department, department of making resin and PE parts, and packing department. All is handled by our team of about 30 people.

TG: *Do staff and company's management make scale models as well?*
K.H.: We like many things. Besides scale models we like photo, RC-cars, Gundam and many other things. Our employees like to do everything themselves.

TG: Did you have any disappointments on the company development? Unsuccessful kits, models that could not justify expectation?
K.H.: Many times: the car shape design, the size, packing etc. We always do our best to modify and to recover.

TG: *Who makes a decision on release of the next model?*
K.H.: The president of our company chooses the car he likes; sometimes he asks advice of the staff. Also, he decides if the model will have engine or not. The important characteristic is newness. We always think over if the model is new for the market and if it continues our product range. That is why we never look upon our competitors as an example. Our mottos are "Make all efforts to make the model" and "Made in Japan". For example, we are about to launch Ferrari 312 T4 kit; this is the project we like very much and we make everything possible to make it the best.

TG: *How is making the decision about what details will be in the kit (if there will be an engine or not)? Who makes mathematical models?*
K.H.: Our president selects the company's concept and policy, as well as the detail level in new models. There are 5 persons in the CAD department, and they develop mathematical models.

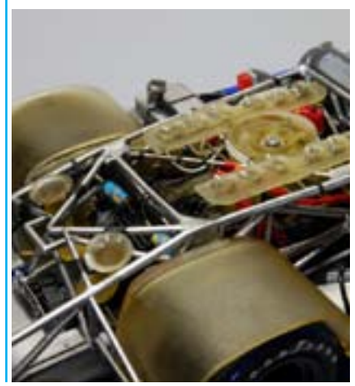
TG: *Are you connected with the real cars manufacturers, and how tight is this connection?*
K.H.: Yes, we sometimes receive the offer of produce the models from real car company. The other hand, they help us. For example, "Yoshimura", the real car company, gave us references and allow take pictures of real vehicle.

TG: *Do you communicate with manufacturers of plastic or resin models?*

К.Х.: Да, много раз – неточные размеры, форма кузова, проблемы с упаковкой. Но мы всегда прилагаем все усилия для исправления ошибок и улучшения производства.

Помещение для создания пресс-форм

TG: Кто принимает решение о выпуске следующей модели на рынок?
К.Х.: Президент нашей компании, иногда советуясь с сотрудниками, выбирает модель автомобиля, которая ему нравится. Он же решает, будет ли в модели двигатель, или нет. Важная характеристика выпускаемого продукта – новизна. Мы всегда думаем над тем, является ли модель новой на рынке и продолжает ли линейку нашей продукции. Поэтому мы не смотрим на конкурентов, наши девизы «Прилагать все усилия для создания модели» и «Made in Japan». Например, мы скоро выпустим модель Ferrari 312T4, это проект, к которому мы испытываем большой интерес и прилагаем все усилия, чтобы сделать его лучшим.



Помещение по изготовлению наборов фототравления

TG: Как принимается решение, какие детали должны входить в набор (наличие двигателя в наборе)? Кто разрабатывает математическую модель набора?
К.Х.: Президент нашей компании выбирает концепцию и политику компании, а также какая деталировка должна быть в новых продуктах. В нашем компьютерном отделе работают 5 сотрудников, которые и проектируют математические модели.

Porsche 917 LT Le Man (1971) – новый набор от МФХ

TG: Насколько тесно Вы связаны с фирмами производителями реальных автомобилей?
К.Х.: Да, мы иногда получаем предложения изготовить модели от реальных автомобильных компаний, иногда мы сами обращаемся в компанию и они нам помогают. Для примера, фирма «Yoshimura» – японское мотоциклетное тюнинг-ателье – предоставила нам информацию и фотографии прототипа.

TG: У вас есть связи с фирмами производителями пластиковых или смоляных моделей?
К.Х.: Конечно, мы знаем людей, которые работают в модельных фирмах, иногда принимаем заказы на продукцию – модели поездов или другие модель.
>>>

TG: Чем Вы на сегодняшний момент гордитесь больше всего? Вы удостаивались призов, наград за свои модели и наборы?
К.Х.: Мы не получали специальных призов или наград за наши модели.

TG: Какая ваша модель была самой успешной?
К.Х.: Наша первая оригинальная модель – это шестиколесная модель в 20-ом масштабе Tyrrell P34 (1977), этот набор имел большой успех.

TG: Травление и афтермаркет становятся популярными и находят новых поклонников. Каковы, по Вашему мнению, тенденции развития рынка? Чего следует ожидать в ближайшие 5 лет?
К.Х.: Мы думаем, что изготовление большей части моделей из пластика в будущем снизится.

TG: Ведущие производители - Fujimi, Revell AG и Tamiya в прошлом году выпустили новые наборы (Audi, Mercedes DTM, Mercedes SLS AMG, Aston Martin DBS, Ferrari 458 Italia, Williams FW16, SLR McLaren 722), составляя Вам конкуренцию. Как вы относитесь к этому (активность производителей в 20-ом и 24-ом масштабах) и собираетесь ли Вы составить конкуренцию этим фирмам, начав выпускать современные модели автомобилей?
К.Х.: Мы не возражаем против активности производителей пластиковых моделей. У нас своя политика выпуска новых моделей, которая не пересекается с этими компаниями.

TG: Какими новыми наборами Ваша фирма порадовала в прошлом и порадует моделистов в этом году?
К.Х.: Как вы знаете, в этом году мы выпускаем гибридную модель Ferrari 312T4 в масштабе 1/20, а также Alfa Romeo Tipo 159 в честь 100-летия марки, новые серии версий Porsche 917.

TG: Что означает «гибридная модель» (говоря о Ferrai 312 T4)? Это транс-кит для пластиковой модели или же полноценный набор?
К.Х.: Это наш первый подобный опыт. Этот набор с подробной деталировкой сделан не из смолы или металла. Это комбинация многих материалов, в нем есть много деталей из пластика (детали кузова), много металлических деталей, трубки, провода, фототравление, точеные детали, декали и много другое.

Витрины магазина Barchetta

K.H.: Of course we know the people who work in these companies. We sometimes accept an order for producing a train, or other model.

TG: *What are you proud most of all up to present time? Did you get any prizes, awards for your models and kits?*
K.H.: We didn't get any special prizes or awards.

TG: *What is the most successful kit of your company?*
K.H.: Our first original model is Tyrell P34 six wheeler 1977 in 1/20. This product was sold very good.

TG: *Photoetching parts and additional sets become popular and find new fans. What are the main trends for the market now and what should we expect within the next 5 years?*
K.H.: We think that production of plastic models will be reducing.

TG: *The leading models manufacturers - Fujimi, Revell AG and Tamiya released new kits last year (Audi and Mercedes DTM, Mercedes SLS AMG, Aston Martin DBS, Ferrari 458 Italia, Williams FW16, SLR McLaren 722), making a competition to you. What do you think about the activity of manufacturers in 1/24 and 1/20 scales and are you going to compete with these companies in making modern cars' models?*
K.H.: We don't mind it. We value our originality. So we don't concern other plastic companies.

TG: *What are the new kits your company released recently and is going to release in the future?*
K.H.: As you know, we are launching hybrid injection kit Ferrai 312 T4 this year, as well as Alfa Romeo Tipo 159 for the celebration 100th anniversary of Alfa Romeo, and new versions of Porsche 917.

TG: *What is "hybrid injection kit" (meaning Ferrari 312 T4)? Is it trans-kit for plastic model or is it full detail kit?*
K.H.: This is our first challenge. This kit is not resin or metal kit. This is multi-material full detail kit.
There are plastic injection cowl and underpanel, die-cast monocoque, die-cast wing, many metal parts, tubes, piping cords, photo etched parts, turned parts, decal etc.

TG: *Our first issue is dedicated to the 100th anniversary of Alfa Romeo, you have many models of this brand. What do you think about this company and are you going to produce modern models of Alfa Romeo?*
K.H.: Last year we released Alfa Romeo 159 Alfetta in 1/20 with full details. This project is dedicated to the 100th anniversary of Alfa Romeo.

TG: *I saw the name Barchetta on your factory's fascia and on your web site. What does it mean?*
K.H.: Barchetta is the name of our store in Tokyo. There are a lot of built models of Model Factory Hiro products and Studio 27 products. Customers can see over 200 built models here. There are also another tools, materials etc.

TG: *And the last question. Do you know anything about scale modeling in Russia?*
K.H.: Unfortunately, we know nothing so far.

We hope that in future MFH will have a closer look at Russian motosport: many times winners of Rally Dakar – KAMAZ Team, successful F1 Gran-prix's of Vitaly Petrov in Lotus Renault, and Russian super-cars builder company Marussia, that own an F1 team as well.

TG: Наш первый номер журнала посвящен столетнему юбилею Альфа Ромео, у Вас очень много моделей этой марки. Как Вы относитесь к этой марке и планируете ли выпуск современных моделей Альфа Ромео?
К.Х.: Мы спроектировали и выпустили в прошлом году модель Alfa Romeo 159 Alfetta (1:20) с полной деталировкой, этот проект связан со 100-летием марки Альфа Ромео.

TG: Что обозначает вывеска и логотип Barchetta, на Вашем магазине и сайте?
К.Х.: Barchetta – это наш магазин в Токио, в нем кроме продаваемых набор и дополнений Model Factory Hiro, Вы сможете найти витрину с уже построенными нашими моделями и моделями фирмы Studio 27. В общей сложности на витринах более 200 моделей. Также там представлены различные материалы, инструменты и т.п.

TG: И напоследок. Что Вы знаете о моделизме в России?
К.Х.: К сожалению, пока ничего.

P.S. Надеемся в будущем японцы обратят внимание на российский автоспорт, хотя бы на многократных чемпионов ралли Дакар – КамАЗ и успешные выступления Виталия Петрова в Формуле 1 на болидах Renault, а возможно и на российского производителя супер-каров Marussia, который является еще и командой в Ф1.

Ferrai 312T4 – первая гибридная модель от МФХ

Alfa Romeo 159 Alfetta но вый набор от МФХ

ТЕКСТ – **АЛЕКСЕЙ КУСТОВ** (Г. ФОРТ-УОРТ, США)
ПЕРЕВОД – **АНДРЕЙ МЯКОТКИН** (Г. МОСКВА)

КАК ДОБИТЬСЯ ИДЕАЛЬНОЙ ПОКРАСКИ

Достав детали кузова из коробки, я первым делом их тщательно осматриваю, чтобы перед покраской выявить проблемные места, например, утяжины, неровности, участки сложной формы и т.п. Эта процедура помогает понять, как красить каждую конкретную деталь. Если кузов состоит из нескольких деталей (капота, дверей, бамперов и т.д.), то я крашу их по отдельности. Я знаю, что многие стараются красить кузова в сборе, чтобы количество слоев краски было одинаковым, однако я просто считаю слои. В случае если есть детали, которые клеятся на кузов и будут окрашены в тот же цвет, то я их клею до покраски.

Первым делом необходимо подготовить кузов. Подготовка пластика достаточно проста – сначала необходимо вымыть все детали, потом зачистить наждачкой облой, зашпатлевать все утяжины и неровности, и в случае необходимости подкорректировать ошибки на кузове. Затем слегка зачистить детали наждачкой 800 единиц под струей воды и высушить.
Теперь черед грунтовки. Я использую Тамиевскую грунтовку, это лучший грунт, которым мне довелось пользоваться. Первый слой всегда должен быть серого цвета. Если не видно огрехов, то я наношу слой грунтовки белого цвета и даю грунту полностью высохнуть. Если необходимо что-то подкорректировать, то я снова повторяю цикл – слой серой грунтовки, слой белой. Это очень важно! Я абсолютно убежден, что базовое покрытие под любой цвет, кроме черного и металликов, должно быть белым! Черный цвет и металлики имеют неплохую укрывистость и хорошо закрашивают грунт любого цвета. Для серого цвета лучше всего использовать серый грунт. После того, как грунтовка полностью высохла, я аккуратно шлифую ее влажной наждачкой 1200-1500 единиц, затем обрабатываю кузов зубной пастой. Будьте внимательны – не сошкурьте слой белой грунтовки! Тщательно вымойте детали, чтобы смыть всю пыль и остатки зубной пасты, и оставьте кузов сушиться на два-три часа.

После того, как кузов высох, начинается собственно покраска. Я предпочитаю использовать автомобильные краски, но превосходных результатов можно добиться, используя любые типы красок. Я красил алкидными эмалями, акрилом, целлюлозными красками, использовал лак для ногтей, однако автомобильные краски остаются моими любимыми, особенно синтетические лаки производства Tamiya. Неважно, как вы будете красить, аэрографом или спреем, оба метода одинаково хороши при окраске больших поверхностей, таких как кузова автомобилей (многие со мной не согласятся, однако я достигал одинаковых результатов как при покраске аэрографом, так и используя краску в баллонах). При использовании спрея необходимо учитывать, что вы не имеете возможности контролировать давление смеси и факел распыла краски, однако краски Tamiya очень просты в использовании. Все приемы работы в этой статье приведены для лаков, однако они подойдут и для других типов краски, единственное, что необходимо скорректировать – время сушки. Как бы то ни было, если вы хотите получить идеальную покраску, первое, что вам необходимо сделать, – закрепить кузов на подставке и нанести первый, очень тонкий слой краски.
Не пытайтесь сразу прокрасить всю поверхность, сейчас гораздо важнее нанести краску равномерно, не оставляя непрокрашенных участков, создать базу. Также необходимо помнить, что красить нужно при нормальной температуре и влажности. Если слишком холодно и влажно, или наоборот – слишком жарко и сухо, покраску лучше отложить. Спустя примерно двадцать минут (для алкидных эмалей нужно подождать подольше) можно нанести второй слой краски.

Если на кузове попадаются места с не до конца закрашенным грунтом, не беспокойтесь об этом. Спустя двадцать минут тщательно осмотрите окрашенный кузов. Если вы обнаружите, что на краску уже села пыль, подождите не менее часа (для эмалей дольше) и зачистите эти места влажной наждачкой не крупнее 3200 единиц. Вымойте и просушите детали. Нанесите еще один (чаще всего последний) тонкий слой лака.

Этот слой краски уже должен полностью закрасить грунт. Кузов должен быть окрашен полностью. В некоторых местах краска может быть матовой – не беспокойтесь об этом. Убедитесь, что краска лежит равномерно, и все поверхности прокрашены. Просушите детали в течение двух-трех часов. Если краска не просохнет до конца, то после нанесения «влажного» слоя краски могут возникнуть проблемы: «влажный» слой может растворить предыдущие слои краски. В результате краска может потечь, может плохо лечь на выступающие детали и т.д.

После того, как все ваши тонкие слои краски просохнут (два-три часа для лаков и не менее суток для алкидных эмалей), пора приступать к нанесению «влажного» слоя краски. Если вы используете для покраски аэрограф, то немного уменьшите подачу краски, это предотвратит потеки. Если вы красите из баллона, то просто увеличите расстояние между баллоном и окрашиваемой поверхностью на два-три сантиметра, и немного быстрее водите рукой при покраске.

Итак, приступаем к самой важной стадии покраски. Наносите краску равномерными движениями до тех пор, пока краска не начнете блестеть, или, говоря другими словами, не станет выглядеть влажной. Но будьте внимательны – если перестараться с количеством краски, она потечет. Окрашивайте равномерно весь кузов, не красьте сначала одну сторону, а затем другую сторону. Я при покраске вращаю детали довольно быстро, чтобы равномерно окрашивать весь кузов. После того, как вы нанесли первый «влажный» слой краски, накройте свежеокрашенные детали чем-нибудь или поместите в закрывающуюся коробку, чтобы избежать попадания на них пыли. Через десять-пятнадцать минут выпустите пары растворителя. Теперь оставьте краску сохнуть на два-три часа, даже лаки. Я просушиваю лаки в течение суток, алкидные эмали оставляю сушиться на два-три дня. Акрил сохнет приблизительно столько же, сколько и лак. >>>

Когда краска высохнет, вы можете обнаружить небольшие неровности, даже если все ваши слои краски были идеально ровными. Это нормально – при высыхании на краске может образовываться шагрень. В особенности это относится к лакам. Второй «влажный» слой краски скроет эти неровности. Однако перед тем как его нанести, убедитесь, что в предыдущих слоях краски нет никаких артефактов (пыль и т.п.). Если они есть - зачистите их наждачкой 3600 единиц и отполируйте более мелкой наждачкой (или при помощи зубной пасты). Вымойте и высушите детали. Если первый «влажный» слой стянул с выступающих частей краску, и просвечивает грунт, то сейчас самое время подкрасить эти места. Не наносите слишком много краски, иначе это будет заметно даже под вторым «влажным» слоем. После подкраски закрепите детали на подставке и повторите процесс окраски. Оставьте детали сохнуть минимум на четыре-пять дней для лаков и дней на десять для акриловых эмалей.

После того, как краска окончательно высохла, необходимо ее как следует отполировать, чтобы придать ей блеск. Это необязательный процесс, однако, даже если ваша краска после второго «влажного» слоя выглядит хорошо, полировка придаст ей дополнительную глубину. Если вы обнаружили, что после второго слоя на краску села пыль, то ее необходимо убрать с помощью очень мелкой наждачной бумаги (3600 единиц). Будьте чрезвычайно осторожны с металликами – они имеют свойство становиться светлее в местах шлифовки. В случае с металликами прежде чем приступать к шлифовке, необходимо нанести слой прозрачного лака, дать ему высохнуть, и полировать лак, а не саму краску. Это добавляет еще одну стадию в процесс окраски, но поверьте мне – лучше лишняя стадия, чем пятна и полосы на кузове модели! Слегка отшлифуйте весь кузов наждачной бумагой в 6000 единиц, и переходите к обработке более мелкой наждачной бумагой (8000 и даже 12000). После того, как закончите со шлифовкой, промойте детали водой и высушите их.

Пара слов о полироли и воске. Я использую полироль 3M и воск “The Final Detail”. Также хороши в использовании полироли Novus и полировочный компаунд фирмы Tamiya. В принципе можно использовать любой полироль и воск (даже воск для автомобилей, если вы используете лаки). Сам процесс полировки довольно прост – берете хлопчатобумажную ткань (например, старую футболку), желательно белую (в этом случае будет легко определить, сколько краски вы уже сняли), несколько ватных палочек, несколько зубочисток и полировочную ткань (все та же старая футболка, либо более мягкая ткань). Оборачиваете ткань вокруг указательного пальца и наносите на ткань полироль. Затем начинаете натирать поверхность круговыми движениями. Не усердствуйте на выступающих гранях и деталях. Полироль – это та же мелкая наждачная бумага, только в жидком состоянии. Она снимает слой краски и, таким образом, полирует ее. Если вы переусердствуете, то просто сотрете всю краску с выступающих поверхностей. Полируйте краску до тех пор, пока вся полироль не впитается в ткань. После этого возьмите другую, чистую ткань и сотрите ей остатки полироли. Вы сразу же увидите, нужно ли полировать поверхность еще, или уже достаточно. Не переживайте, если полироль забьется в линии расшивки – ее всегда можно будет оттуда удалить. Используйте ватные палочки для полировки труднодоступных мест. Не торопитесь и чаще проверяйте результаты своей работы. Если качество полировки вас устраивает, принимайтесь за другую часть

кузова, если нет – повторите весь процесс. Я начинаю полировку с капота, потом перехожу на крышу, затем – багажник, и в конце – боковины кузова. После того, как вы полностью отполировали весь кузов, возьмите старую зубную щетку, и под струей воды аккуратно вымойте полироль из линий расшивки. Можно использовать моющие средства. Как следует вымойте окрашенные детали и дайте им просохнуть.

Когда детали высохнут, отполируйте краску с помощью воска, используя ту же технологию, что и в случае с полиролью. Воск гораздо более тонкий абразив, с помощью него можно добиться зеркального блеска краски!

И снова – не торопитесь, проверяйте, что вы делаете, потому что будет очень жалко, если вы повредите краску на этой, окончательной стадии! Постарайтесь не дотрагиваться пальцами до обрабатываемых поверхностей. Не набирайте на ткань слишком много воска и не полируйте сразу же линии расшивки – только так вы избежите попадания воска в расшивку. После того, как все поверхности будут отполированы, зубочисткой аккуратно удалите воск из расшивки. Затем круговыми движениями чистой тканью слегка отполируйте детали. В результате качество покраски будет такое же, как на фотографиях.

ПО МАТЕРИАЛАМ ПРЕСС-СЛУЖБЫ **АЛЬФА РОМЕО** (Г. ТОРИНО, ИТАЛИЯ)

ЦЕНТР СТИЛЯ АЛЬФА РОМЕО

Alfa Romeo Style Center

Располагавшийся с первых послевоенных лет в пригороде Милана Портелло, и переместившийся в июле 1989 г. в индустриальный комплекс, Центр стиля Alfa Romeo является сердцем и историческим ядром марки. Здесь в течение долгого времени сохраняются и получают дальнейшее развитие стиль и культура, являющиеся неотъемлемой частью марки Alfa Romeo.
Традиция и опыт, а также творческий потенциал, техническая культура и динамичный дизайн образуют философию создания новых форм. 70 специалистов, включая дизайнеров и техников - это интеллект и сила, создающие новые модели Alfa Romeo.

КОНЦЕПЦИЯ

После того, как дано задание на разработку новой модели, дизайнеры собираются и обмениваются идеями и решениями, пока не вырабатывают ряд общих стартовых принципов.

В основу нового проекта они закладывают наиболее важные элементы автомобильного дизайна прошлых лет, и комбинируют их с последними стилистическими тенденциями. Дизайнеры имеют глубокое понимание марки, а также четырех ключевых концепций Alfa Romeo: красота и соблазнительность, сила и выразительность. Их работа заключается в том, чтобы трансформировать эти концепции в захватывающую реальность.

Alfa Romeo Style Center

The Alfa Romeo Centro Stile (Design Centre), the heart and historic core of the brand, was located in the Portello area of Milan from the early post-war years until July 1989, before being moved to its present location in Arese. Here, the style and culture that are part and parcel of the world-famous Alfa Romeo brand are safeguarded, handed down over time, built upon and evolved.
Tradition and memory, but also creativity, an engineering culture and dynamic design sum up the philosophy that leads to the creation of new stylistic forms. 70 specialists, including designers and craftsmen, are the brains and the brawn behind the creation of the new Alfa Romeo models.

Project brief

The brief for the new model is given. The designers meet and swap ideas and perceptions until they reach a set of common starting principles.

As the basis for the new project, they take the most important elements of automobile design from the past, and combine them with the very latest trends in styling. The designers have a profound awareness of the brand, and of the four key Alfa Romeo concepts: beauty and seduction, contemporaneousness, strength, and expressiveness. It is their job to transform these concepts into exciting reality.

Style

30: that is the average age of the designers at the Style Center in Arese.

They all have certain things in common: they are young and creative, from both Italy and abroad, and are flanked by designers with years of experience behind them. They have an understanding of engineering and a consolidated cultural basis, as well as a cosmopolitan mentality and a strong team spirit. The guiding principles for their work are a creative drive, the application of technology, and the speed of conception and development.

From a pencil on a scrap of paper – perhaps a napkin in a bar – to a light pen, right up to the most advanced software technologies, the new car's aggressive 'nose' or sleek profile takes shape.

CAD/CAS

Working alongside the designers, software experts using CAD (Computer Aided Design) and CAS (Computer Aided Styling) workstations transform the designs into models.

At this stage the bodywork, interior, and various functional aspects of the car are developed: from the air vents to the steering wheel half-box. Until a design is created that everyone is happy with.

Project design

At the Alfa Romeo Style center, as well as designers and model-makers, there is also a team of technicians and engineers whose task is to support and guide the stylistic choices along the lines of feasibility, industrialization and eventual production.

When constructing concept cars and prototypes, these technicians collaborate in the design and production of prototype parts and assembly of the various units that go to create the car.

Milling

Now it is the job of the milling machines to construct models of the car using mathematical formulae.

This process transforms the 3-D computer design into reality. Now the newly created model is carefully examined, and the first modifications are made, which are immediately quantified and fed into the computer, so that the car's shape is constantly updated.

The styling model is then placed on a rotating platform in the presentation room and is examined in detail.

Modelling

At this point a series of manual modifications are made, until the designers are fully satisfied with the end result. Then the process begins all over again. In the joinery department, the individual structures are created that are put together to produce a complete prototype, which is used to check that each piece is in keeping with the project and perfectly matches the other elements. It is the job of the modeling experts to see that the car's bodywork and interior finish correspond perfectly with the dimensions of the bodyshell and mechanical parts being designed in parallel by their engineering colleagues.

СТИЛЬ

30 лет - средний возраст дизайнеров Centro Stile в Арезе.
Они приехали сюда из Италии или из других стран, однако их всех объединяет молодость и талант, и все они работают под руководством известных дизайнеров с многолетним опытом. Дизайнеры Centro Stile обладают даром совмещать техническую разработку и культурный базис, так же как имеют сильное чувство команды и космополитический менталитет. Руководящие принципы их работы - творческий порыв, передовые технологии и скорость воплощения концепции.

От карандашного наброска, сделанного на случайном листке - может быть, даже просто на салфетке за обедом, - до рисунка, сделанного оптическим пером, который благодаря новейшим компьютерным технологиям превращается в агрессивный «нос» или обтекаемый профиль нового автомобиля.

РАСЧЕТЫ CAD/CAS

Вместе с дизайнерами работают эксперты по программному обеспечению, использующие системы автоматизированного проектирования и компьютерного моделирования CAD (Computer Aided Design) и CAS (Computer Aided Styling) для перевоплощения идей в виртуальные модели.
На данном этапе разрабатываются элементы кузова, интерьера, а также различные детали: от воздухозаборников до ступицы рулевого колеса. Во время работы над дизайном каждый специалист стремится предложить свои идеи для общего проекта.
Теперь пришло время превратить мечту в реальность.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

Помимо команды дизайнеров и макетчиков-моделистов, в Centro Stile Alfa Romeo существует также команда техников и инженеров, задача которых состоит в том, чтобы оказать техническую поддержку и привести дизайнерские решения в соответствие с возможностями выполнимости, индустриализации и серийного производства.
В время разработки концепт-каров и прототипов, техники участвуют в проектировании и создании конструкции опытного образца, а также создают различные узлы и элементы, из которых в итоге получится новый автомобиль.
>>>

СОЗДАНИЕ МАКЕТА

Теперь пришло время фрезерных станков, которые создают макет автомобиля, используя математические формулы.
Этот процесс превращает трехмерную компьютерную модель в реальность. Только что созданная модель тщательно исследуется, делаются первые модификации, данные о которых тут же регистрируются и вносятся в компьютер, благодаря чему форма автомобиля постоянно обновляется. После внесения всех изменений на этой стадии стилистическая модель помещается на вращающуюся платформу в демонстрационном зале и подвергается детальному изучению.

МОДЕЛИРОВАНИЕ

На этой стадии дизайнеры вручную производят ряд изменений в макете, до тех пор пока не будут полностью удовлетворены результатом. После этого процесс работы с моделью начинается снова. В столярном цеху создаются отдельные структуры, которые будут собраны воедино и образуют вместе опытный образец, который будет исследован на предмет соответствия проекту и взаимного соответствия одних элементов другим. Специалисты-макетчики приводят экстерьер и интерьер автомобиля в полное соответствие с параметрами кузова и механических узлов, разрабатываемых параллельно их коллегами-инженерами.

ГРАФИКА

Уникальность автомобиля также находит свое выражение в графических решениях различных его элементов, таких как панель приборов или органы управления, с их спортивным духом и элегантной формой. Графические решения обращены в будущее, но вместе с тем они сохраняют дух автомобилей Alfa Romeo.

ЦВЕТ И ОБИВКА

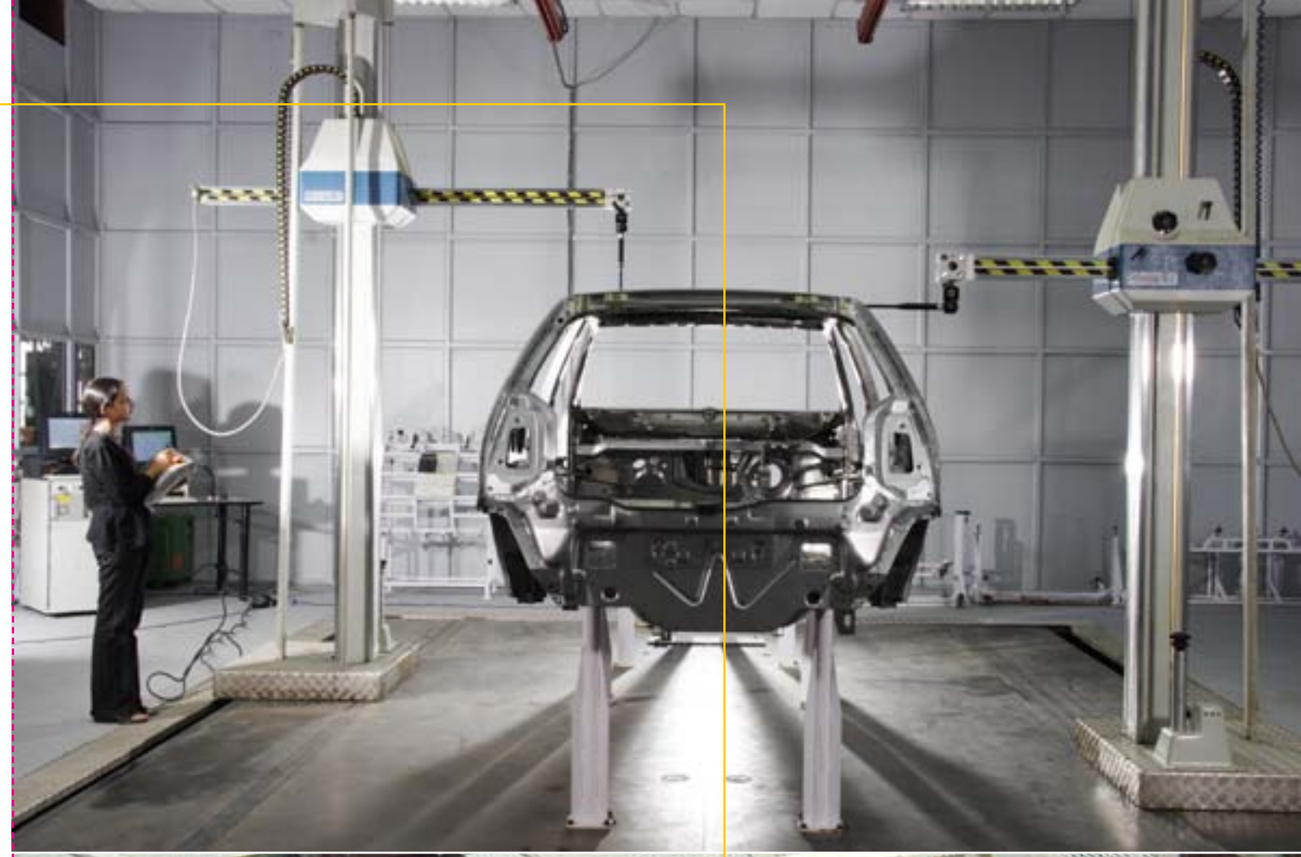
Загадочная, волнующая атмосфера «комнаты цвета» Centro Stile образует волшебный и захватывающий мир. Именно здесь изучаются аспекты эстетики автомобиля, а также материалы, которые будут применены в его экстерьере и интерьере, в зависимости от чувств, которые они передают. Удивительное смешение автомобильной традиции и самых передовых тенденций моды.

Graphics

The car's identity also finds expression in the graphic elements, such as the instrumentation and control panels, with their sporty spirit and elegant form.
Graphics designed with an eye to the future that manage to preserve all the spirit of Alfa Romeo cars.

Color & trim

Fascinating and exciting, the Style Center's "color room" recreates a magical, highly suggestive world. It is here that the car's aesthetic aspects are studied, along with the materials that will be used to cover both its exterior and interior, depending on the feelings they convey. A magical mix of motoring tradition and the very latest fashion.



Toygear

ТЕКСТ – **АЛЕКСАНДР ЛЕОНОВ** (Г. УЛАН-УДЭ)

ЛЮБАЯ МОДЕЛЬ ЗА ВАШИ ДЕНЬГИ

Аукцион eBay

Из Википедии: eBay Inc. (читается: «ибэй») — американская компания, предоставляющая услуги в областях интернет-аукционов (основное поле деятельности), интернет-магазинов, мгновенных платежей, VoIP. Управляет веб-сайтом eBay.com и его местными версиями в нескольких странах, а также владеет компанией PayPal.

ЛАЗЕРНАЯ УКАЗКА

4-го сентября 1995 года американский программист иранского происхождения Пьер Омидьяр из города Сан-Хосе (Калифорния) запустил на своём вэб-сайте электронный аукцион под названием AuctionWeb. Первым предметом, проданным на онлайновом аукционе AuctionWeb, была неисправная лазерная указка Омидьяра, за которую заплатили 13,83 долларов. Связавшись с покупателем, Пьер поинтересовался у него: «Поняли ли Вы, что лазерная указка неисправна?». В ответном письме покупатель объяснил: «Я коллекционирую неисправные лазерные указки».
Первоначально AuctionWeb был полностью бесплатен, и постепенно начал привлекать посетителей и к концу 1995 года на сайте проходили уже более тысячи аукционов.

Современное название компания обрела в сентябре 1997 года. Изначально Омидьяр хотел назвать сайт Echo Bay Technology Group, чтобы сохранить связь с его консалтинговой компанией. Однако доменным именем EchoBay.com владела золотодобывающая компания Echo Bay Mines, и название было сокращено до eBay.com.

ПЕРВОЕ ЗНАКОМСТВО

Мое знакомство с этим аукционом началось в 2006 году, когда мой брат попросил выиграть электрогитару на аукционе в Китае. Данный лот был выигран за 1 доллар, но смышленый китаец поставил стоимость доставки в 200 долларов, ссылаясь на ее вес и дороговизну почты. После нашего вопроса о возможности забрать гитару лично или через друга в Китае, хитрый продавец замолчал и пропал. Я ожидал от него отрицательный отзыв, но все обошлось, и я забыл об этом аукционе на некоторое время.

Летом следующего года ко мне обратился мой друг-моделист с просьбой выиграть для него раритетный грузовик на eBay, и я тут же вспомнил, что у меня уже есть аккаунт на аукционе. И с этого момента все завертелось по-настоящему: приобретение банковской карты, регистрация на PayPal, молниеносные бои за модели и многое-многое другое, но обо всем по порядку.

К сведению, 25 марта 2010 года eBay запустил русскоязычную версию ресурса (сейчас она работает в тестовом режиме по адресу http://global.ebay.ru), но при этом eBay не планирует открывать офис в России. Далее по тексту я буду ориентироваться только на американскую версию аукциона (www.ebay.com) и только на покупку моделей.

В 1995 году Пьером Омидьяром были установлены базовые ценности аукциона eBay, определяющие принципы работы аукциона и действующие по настоящее время:

- В основном все люди добропорядочны
- Каждый может внести свой вклад
- В открытом общении люди проявляют свои лучшие качества

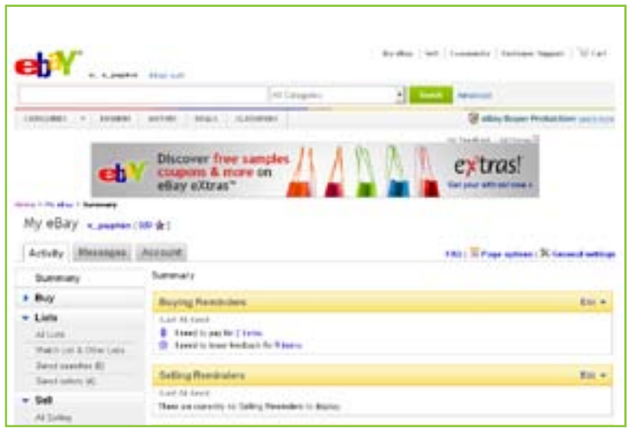
РЕГИСТРАЦИЯ НА АУКЦИОНЕ

На тот момент регистрацию нужно было проходить на английском языке, но это не составила труда, все достаточно просто и понятно. При регистрации нужно указать: имя (First name) и фамилию (Surname), полный почтовый адрес (Street address, Town / City, County, Post code) и телефон (Primary telephone number), также электронный адрес (Email address) – два раза, придумать оригинальное имя, которое вы будете использовать на аукционе (Create your eBay user ID), пароль (Create your password), для восстановления пароля дополнительный вопрос (Pick a secret question) и ответ на него (Your secret answer), свою дату рождения (Date of birth) и ввести обязательный секретный код (Verification code) – защита от спама.

Адрес при регистрации, он же будет адресом доставки, следует указывать дословно и без сокращений, например, ulitca Lenina, dom 10, kvartira 11 или Lenina street, 10-11. Чем проще и понятнее вы напишете, тем быстрее окажется доставка, так как этот адрес будет читать работник Почты России, и, увы, нет уверенности, что он знает английский язык.

После процедуры регистрации вы можете начинать свою историю покупок на eBay. У вас будет стоять ноль в графе отзывы и синяя звездочка (градация по уровню), она сменится на голубой цвет, как только вы наберете больше 100 отзывов и пурпурный – более 500 отзывов и т.д. Сам кабинет будет состоять из списка активных торгов, которые вы поставили в слежение, купленных лотов, а также активных ставок за лот. С левой стороны размещены прямые ссылки на продажи/покупки и их статистику.

Если коротко о самой сути интернет-аукцион, то можно сказать следующее: в отличие от обычных аукционов, в них можно участвовать, находясь в любой точке земного шара и делая ставки через вэб-сайт аукциона или специальную компьютерную программу. Момент окончания торгов, в отличие от традиционных аукционов, заранее назначается самим продавцом при постановке товара на торги, и по его окончании покупатель должен перевести деньги продавцу по безналичному расчёту, а продавец обязан выслать товар покупателю по почте практически в любую страну мира. Границы возможной пересылки товара указываются самим продавцом заранее.



БАНКОВСКАЯ КАРТА И PAYPAL

Перед началом сумасшедших покупок на аукционе вам следует приобрести банковскую карту Visa или MasterCard, данную услугу предлагают все коммерческие банки.

Основные критерии по оптимальному выбору банка и карты:

1. Банковская карточка должна быть классом выше, чем Electron/Maestro, т.е Visa Classic/MasterCard Mass (самый распространенный), либо более высокий - Gold или Platinum. В некоторых банках есть возможность открытия виртуальных карт – Visa Virtuon или MasterCard Virtual, но как мне кажется, они менее удобны из-за наличия лимита в расходах денежных средств и постоянных походов в кассу на пополнение.

2. Грамотный выбор банка обеспечит вам удобный сервис в последующем, нужно обратить внимание на следующее: близость отделения банка от вашего дома, возможность пополнять карточку наличностью через банкомат, низкий процент комиссии при операции с карты, низкая абонентская оплата или отсутствие таковой, быстрота оформления карточки.

3. Имя и фамилия, которые будут указаны на карте, должны соответствовать тем, которые вы использовали при регистрации на аукционе (обычно соответствует написанию в загранпаспорте).

Регистрация в платежной системе PayPal (www.paypal.com) аналогична регистрации на аукционе, за исключением ввода номера карточки и ее активации.

Компания PayPal (ПэйПэл), является результатом слияния двух более крупных компаний Confinity и X.com и была основана в 1999 году как интернет-компания финансовых ус-

луг. Основателями компании были выпускники Стэндфордского университета, в том числе Макс Левчин — эмигрант из СССР.
Регистрация начинается с выбора страны и языка страницы (с 2008 года появился русскоязычный интерфейс), далее выбор одного из типов регистрируемого аккаунта (Personal, Premier или Business). Выбираем первый вариант — Личный (Personal) - аккаунт для физических лиц и нажимаем кнопку «Открыть счет». Далее вам предложат заполнить анкету на русском языке. Последний пункт – ввод данных карты. В графу «Номер кредитной карты» необходимо ввести 16-тизначный номер с лицевой стороны карточки (на вашем счете обязательно должна быть небольшая сумма), далее выбрать месяц и год окончания действия карты (указан на этой же стороне), а также код CSC (или CVV2) – это 3 последние цифры на оборотной стороне карты. Все завершается нажатием кнопки «Я согласен открыть счет».

Второй этап регистрации – верификация введенных данных: нужно перейти по ссылке в письме, автоматически отправленном на ваше e-mail, и ввести пароль. Следующий этап – верификация платежной карты. Это мера безопасности PayPal, которая подтвердит, что именно вы являетесь владельцем используемой карты. Пройдя эту процедуру, вы также снимите ограничение по сумме разовой покупки.

Процесс верификации карты достаточно прост: с карты снимается около 2 долларов (которые потом вернутся обратно), затем из выписки по данной операции берется четырехзначный код, который и нужно ввести в личном кабинете для завершения верификации. Саму выписку, как правило, можно получить лично в банке, либо у оператора «Горячей линии».

ПОИСК И ИЗУЧЕНИЕ ЛОТА

Поиск нужной модели можно производить по любому названию, это может быть марка автомобиля, масштаб или производитель, например, 1/24 ESCI BMW. Но для того, чтобы поиск выдавал нужные вам лоты, а не все подряд по этому имени, укажите подрубрику поиска, в нашем случае – Игрушки и Хобби (Toys & Hobbies). После выдачи результата можно еще сузить выкладку найденного товара, нажав слева на рубрику – Сборные модели (Model & Kits), что более близко к нашей тематике.

До того как вы решитесь покупать найденную модель очень важно ознакомиться с ее описанием и условием торгов. Одно из самых главных условий покупки – это желание самого продавца отправить модель в вашу страну, для этого в графе «Отправлю в» (Ships to) должно стоять или «По всему миру» (Worldwide) или регион, в котором вы живете. Бывает, что сам продавец пишет, что ни за какие коврижки не будет высылать заграницу, только в пределах своей страны. Также следует обратить внимание на описание набора (Item Description), его состояние (Item condition), комплектность, адрес продавца (Item location), его репутация (100% Positive feedback) и вид оплаты лота (Payments) – должно стоять PayPal, просмотреть предлагаемые фотография, и, если нужно, запросить более подробную информацию (ссылка внизу страницы “Ask a question”). Чтобы сохранить выбранный лот и понаблюдать за тем, как будут меняться ставки, нужно нажать на кнопку «Добавить в “Наблюдаемые”» (Add to Watch list).

Немаловажным условием продажи является стоимость и вид отправления, для этого есть автоматический калькулятор в разделе «Отправка» (Shipping). Перейдя по ссылке «Увидеть все опции» (See all options) на странице выставленного лота, вы можете увидеть стоимость и вид доставки в вашу страну. Если такой информации нет, то обязательно до конца торгов необходимо узнать стоимость доставки, чтобы у вас не возникла ситуация как у меня с гитарой

Несколько советов по работе в пайпал:

1. Принимать средства от других участников системы ПайПал имеют ограниченный круг пользователей, поэтому если вы живете в России или в одной из стран СНГ, то ваши действия ограничены только отправкой денег (Россия находиться в ограничительном списке с такими странами как Мавритания, Гамбия, Камбоджа и т.п.).

2. Не давайте третьим лицам ваши логин и пароль к аккаунту PayPal, так как это прямой доступ к вашему банковскому счету.

3. Старайтесь заходить на ваш PayPal аккаунт с одного компьютера (одного IP-адреса), иначе служба безопасности может заподозрить, что к аккаунту получили доступ не авторизованные лица и он будет заблокирован.

4. Не поддавайтесь на спам-рассылки и поддельные электронные письма очень похожие на письма от eBay, PayPal, City Bank и т.д. Эти письма различны по содержанию но в итоге требуют от пользователя одно: последовать по ссылке в письме и ввести свои логин и пароль. Тщательно проверяйте ссылки и вводите свои логин и пароль только на странице авторизации, на которую вы попали самостоятельно набрав адрес, или по ссылке из закладок вашего браузера.

ВЕДЕНИЕ АУКЦИОНА И ПОКУПКА ЛОТА

Все лоты подразделяются на два типа, первый тип – продажа по Блиц-цене (Buy It Now), т. е. продавец предлагает свой товар по заранее указанной цене до определённого момента (конца торгов), право на покупку получает первый участник торгов, согласившийся заплатить указанную цену. Второй тип – это продажа с аукциона, т. е. продавец указывает стартовую цену лота (Starting bid), время окончания торгов (Ended) и их длительность. Все интересующиеся могут в любой момент поставить определённую ставку на этот лот (Place Bid), однако ставка может быть перебита другими потенциальными покупателями. Актуальные ставки доступны для просмотра в любой момент (Bid history). Участник аукциона, чья ставка была самой крупной на момент его окончания, получает право на покупку товара. Окончательная цена покупки равна не максимальной ставке, а ставке превышающей вторую по величине ставку на одну валютную единицу. Таким образом, eBay реализует аукцион второй цены.

Например, вы решили купить модель БМВ от ESCI, в графе «История Ставок» (Bid history) стоит «0», это значит, что ставок еще не было. Допустим, что начальная цена, указанная продавцом, равна 10 долларам. Ваша ставка на данную модель (сумма, которую вы можете себе позволить) – 30 долларов, вносите эту сумму в поле «Ваша максимальная ставка» (Your max bid) и нажимаете на кнопку «Сделать ставку» (Place Bid), далее вы переходите на страницу подтверждения, где жмете кнопку «Подтвердить» (Confirm Bid). Это очень важный момент, так как после этого вы уже не имеете право отказаться от своей покупки в случае выигрыша, иначе вам могут поставить отрицательный отзыв и с вами не захотят иметь дело другие продавцы.

Подтвердив ставку, вы автоматически переходите на страницу лота, где будет указана ваша ставка равной стартовой – 10 долларов, а максимальная держится в секрете. Для следующей ставки есть минимальный шаг, который составляет 1 доллар. Если кто-то захочет перебить вашу ставку и поставить, например, 20 долларов, то система автоматически поставит за вас 21 доллар (максимальная ставка конкурента + шаг), до тех пор, пока конкурент «на ощупь» не сможет перебить ваш максимум, поставив больше 30 долларов.

Аналогичная ситуация получается, если вы включаетесь в бой за модель, где уже есть ставки других покупателей. Вам будет известна только текущая ставка, время оставшееся до конца торгов и количество ставок за прошедший период, а для того чтобы узнать текущую максимальную ставку и попробовать ее перебить, вам необходимо поставить свою.

Можно следовать двум стратегиям покупки. Первая – сразу поставить свою максимальную ставку и пассивно следить, как другие покупатели пытаются ее перебить, это чревато психологическим «срывом» и началом трат во много раз больше, чем вы можете себе позволить. Второй – сделать свою ставку за 5 секунд до конца торгов, покупателей, использующих такой вид покупок, называют «снайперами». Этим вы не выдадите себя как потенциального покупателя и сможете уменьшить при победе финальную стоимость лота (на ответ своей ставкой у других покупателей не хватит времени), но «один выстрел» опасен тем, что это единственная ставка. Тут или ты попал выстрелом в цель или промазал.

ОПЛАТА ВЫИГРАННОГО ЛОТА

Радость от выигранного лота может длиться долго, но в течение 3 дней с момента окончания аукциона вам необходимо расплатиться. За это время вы можете связаться с продавцом, уточнить состояние лота, напомнить желаемый вид доставки, а также что вы готовы принять

от него чек (invoice). Получение чека – это самое главное, так как получив его, покупка официально оформляется на аукционе, это как чек в магазине, после оплаты которого вы можете предъявлять претензии. Получив такой инвойс по электронной почте, убедитесь в точности суммы выигрыша товара и доставки, если есть какие-то ошибки, не стесняйтесь обращаться к продавцу и просить новый.

Оплата по чеку производиться через аккаунт аукциона, все выигранные лоты перемещаются в нижнюю графу (Won/Purchased) и появляется кнопка «Оплата» (Pay now). Нажав которую, вы перемещаетесь на этап оформления адреса и вида доставки, далее на страницу платежной системы PayPal, после ввода пароля, возвращаетесь на страничку оформления аукциона и подтверждаете оплату. Рекомендую после этого написать продавцу, что вы оплатили товар и выбрали определенный вид доставки, а также напомнить другой адрес доставки (если вы заранее его меняли на первом этапе).

На e-mail к вам приходит квитанция от PayPal с номером транзакции, по которому можно будет обратиться в Центр решения споров для возврата денег при неполучении товара или каких-то других ложных действиях продавца. Открытие диспута (Resolution Center) следует производить не позднее, чем через 45 дней с момента выигрыша лота. Это поможет вам вернуть деньги и наказать продавца, если он указал ложные сведения в описании лота или вы не получили товара вовремя.

Несколько слов по доставке в Россию: если вы покупаете в США, то знайте, что у американской почты есть три вида международных отправлений – First Class Mail, Priority Mail и Express Mail. Первый вид – это самая простая доставка (для одной модели в пределах 15-20 долларов), без страховки и с трэк-номером, который не регистрируют в системе Почта России, следовательно, посылка может быть легко потеряна в «бермудском треугольнике», как называют нашу почту в США. Второй вид – самый оптимальный (25-35 долл.), есть возможность страховки посылки (1-3 долл.) и получения трэк-номера, по которому можно отслеживать путь доставки (www.usps.com и www.russianpost.ru). Третий вид приравнен к курьерской доставке «Почты России» – EMS (Express Mail Service – www.emspost.ru), стоимость от 40 долл., но зато вы получаете автоматическую страховку, трэк-номер и доставку до порога.
Из Японии существуют два вида доставки – SAL (простая) и EMS (курьер), также как и в других азиатских странах (Китай, Тайвань, Гонконг, Корея и др.), продавцы которых выставляют товар в американской версии eBay.

Не менее популярна английская и немецкая версия аукциона eBay, на которых очень много продаваемых сборных моделей и дополнений к ним. Доставка из Англии очень выгодна по стоимости и времени в пути, а вот из Германии доставка со страховкой выйдет дороже, да и не все немецкие продавцы имеют аккаунт в PayPal.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

После получения выигранного товара не забудьте оставить позитивный отзыв продавцу (Leave feedback), выбрав соответствующую галочку (Positive/Neutral/Negative), а также написать продавцу об успешном получении лота (Contact seller).

В покупке на аукционе нет ничего сложного – весь процесс строится на трех «китах»: поиск – выигрыш – оплата. Желаю вам не терять голову на аукционе и следовать двум правилам: «Всех моделей не купишь» и «Какой бы раритетной модель не была, она все равно еще появится на аукционе». Удачных ставок!

EBAY: ПОЛЕЗНЫЕ ССЫЛКИ:

www.ebay.com – основной сайт аукциона eBay, торги по США, Канаде и другим странам, если продавцы дополнительно выставляют торги помимо аукционов eBay своей страны;

www.ebay.co.uk – аукцион eBay Великобритании, на котором попадаются хорошие модели при относительно не дорогой доставке;
www.ebay.de – аукцион eBay Германии, могут попадаться раритетные модели от Revell AG и Italeri;

www.ebay.ru – российская бета-версия аукциона eBay;

pulse.ebay.com – eBay Pulse, сервис, предоставляющий информацию о наиболее популярных поисковых запросах на eBay, тенденциях и наиболее просматриваемых товарах;

bestof.ebay.com – Best of eBay сервис, ориентированный на поиск необычных и уникальных лотов;

pages.ebay.com/express – eBay Express, сервис, разработанный eBay для работы в режиме традиционного интернет-магазина для потребителей из США.

Избранные товары с аукциона отображаются в eBay Express, предоставляя покупателям возможность добавлять товары в Корзину. Существует филиал в Великобритании;

www.usps.com – официальный сайт почта США (The United States Postal Service), отследить посылку можно нажав на услугу Track & Confirm на главной странице;

www.russianpost.ru – официальный сайт Почты России;

http://www.russianpost.ru/rp/servise/ru/home/postuslug/trackingpo - прямая ссылка на сервис отслеживания посылки на территории России;

www.paypal.com – официальный сайт компании PayPal, крупнейшей дебетовой электронной платёжной системы, есть возможность выбора русского языка в меню сайта;

ТЕКСТ – **АЛЕКСАНДР ЛЕОНОВ** (Г. УЛАН-УДЭ)

ИТАЛЬЯНСКАЯ МОДЕЛЬ

МОДЕЛЬНЫЕ МАГАЗИНЫ РИМА

Italian model (model shops in Rome)

Неважно, прилетели ли вы в «вечный город» на выходные или же у вас «Римские каникулы». Вы всегда сможете совместить приятное с полезным, посетив один из модельных магазинов из нашего списка и прикупив себе uno, а то и due modelli.

MODELLISMO ROSSI

(Largo Leonardo da Vinci, 2a, 00145 Roma, www.modellismorossi.it, +39 06 541 7302)

Магазин находится недалеко от станции метро Basilica S.Paolo. Надо пройти вдоль по улице Viale Giustiniano Imperatore в сторону Largo Leonardo da Vinci и на третьем перекрестке вы увидите магазин. Попасть внутрь мне не удалось по причине типично итальянского перерыва на обед – с 13:00 до 16:00. Пытаясь рассмотреть через витрину, какой товар находится за прилавком, пришел к выводу, что в основном это радиоуправляемые модели. На сайте магазина также представлены сборные модели БТТ и автомобилей.

By Alexander Leonov
(Ulan-Ude, Russia)

It does not matter whether you flew to the "Eternal City" for a weekend or you have a "Roman Holiday". You can always combine business with pleasure and visit one of the model shops on our list to buy «uno», or even «due modelli".

1. Modellismo Rossi (Largo Leonardo da Vinci, 2a, 00 145 Roma, www.modellismorossi.it, +39 06 541 7302)
The store is located near the metro station Basilica S. Paolo. You should pass along the Viale Giustiniano Imperatore street toward Largo Leonardo da Vinci and at the third intersection you will see the shop. I couldn't get inside due to a typical Italian lunch break - 13:00 to 16:00. Trying to see through the window what they have inside I realized that basically it's RC models. Their web-site also promote armored vehicles plastic kits along with model cars.

2. M5 Modellismo S.R.L. (Via Gela, 35, 00 182 Roma, www.m5modellismo.com, +39 06 701 6977)
The shop is located near the metro station Ponte Lungo. Inside you will find the World War II memorabilia: weapons, ammunition, camouflage; a lot of armored vehicles and aircraft kits, as well as a wide range of paint by Tamiya and Humbol. I tried to talk to salesman but with no success – he was afraid of something, or just did not know English.

3. Giorni Modellismo Di Giorni Franco E C. (Via dei Gracchi, 31, 00 192 Roma)
This store (which I liked more than others) can be reached if you take the metro to Ottaviano San Pietro, than walk along the street of the same name in the direction of the Vatican City and turn left into the third lane before reaching the Risorgimento square. Showcases in a large hall fill with die-cast models and railway models. "Our" theme is represented by cars and bikes from major manufacturers - Tamiya, Revell AG, Italeri, Hasegawa. I talked to a salesman named Ricardo, who appered to be... the owner of this store! I introduced myself and asked Ricardo few questions:

Q: How long have you been working here?
A: Since 1978.
Q: Do you have many customers who buy auto models?
A: Yes, there are a lot of car enthusiasts among my loyal clients.
Q: What is your favorite car brand?
A: Of course it's Ferrari!
Q: What do you know about Russia?
A: I know that you produced cars named GAZ.

4. L'Aquilotto Modellismo (Viale Regina Margherita, 240, 00198 Roma, www.laquilottomodellismo.com, +39 06 4425 0718)
I couldn't get inside that store and again it happened because of lunch! So I had to take some outside pictures. If you are more lucky than me you can visit th shop by moving from Policlinico station, up the Viale Regina Margherita, right before crossing the via Nomentana. They specialize at the tools and equipment of the famous German brand Proxxon, also the have RC airplanes and trains in stock.
5. Modellismo 90 Di Camisasca Luigi (Largo Gaetano De Sanctis, 6, 00 179 Roma, www.modellismo90.it, +39 06 780 4714)
I did not manage to visit the shop personally, but you can

M5 MODELLISMO S.R.L.

(Via Gela, 35, 00182 Roma, www.m5modellismo.com, +39 06 701 6977)

Магазин расположен вблизи станции метро Ponte Lungo. Зайдя в магазин я огляделся, на витринах красовалась атрибутика Второй Мировой Войны (оружие, амуниция, манекен в камуфляже), много моделей БТТ и авиации, а также большой ассортимент красок Tamiya и Humbol. А вот с продавцом мне не повезло: дождавшись, когда он обслужит очередного покупателя, я подошел к нему и объяснил цель моего визита, но продавец стал твердить одно слово – "No". Оглядев еще раз магазин, я удалился ни с чем, поняв, что продавец чего-то испугался, либо просто не знает английского.

GIORNI MODELLISMO DI GIORNI FRANCO E C.

(Via dei Gracchi, 31, 00192 Roma)

До этого магазина, понравившегося мне больше других, до него можно добраться, если выйти на станции метро Ottaviano San Pietro, пройтись по одноименной улице в сторону Ватикана и свернуть налево в третий переулок, не доходя до площади Risorgimento. Витрины большого зала уставлены дай-кастом и железнодорожными моделями. «Наша» тема представлена свежим ассортиментом автомобилей и мотоциклов от крупных производителей - Tamiya, Revell AG, Italeri, Hasegawa. Прождав полчаса, пока освободится продавец, который очень любезно рассказывал обо всех плюсах и минусах моделей дотошному моделисту, я решил обратиться к другому продавцу по имени Рикардо, который оказался... хозяином магазина!
Представившись, я задал Рикардо несколько вопросов:

В: Как давно существует ваш магазин?
О: С 1978 года.
В: Много ли к вам приходит автомоделистов?
О: Да, среди моих клиентов много любителей автомобилей.
В: Какая ваша любимая марка автомобиля?
О: Конечно же это Феррари!
В: Что вы знаете о России?
О: Знаю, что у вас выпускались автомобили ГАЗ.

L'AQUILOTTO MODELLISMO

(Viale Regina Margherita, 240, 00198 Roma, www.laquilottomodellismo.com, +39 06 4425 0718)

В этот магазин мне попасть тоже не удалось, и опять из-за обеда! Осталось только сфотографировать решетки на витрине. Магазин можно найти, двигаясь от станции метро Policlinico, вверх по улице Viale Regina Margherita, до пересечения с улицей via Nomentana. Посетив сайт магазина, стало понятно, что их специализация — это инструменты и оборудование знаменитой немецкой марки Proxxon, а также радиоуправляемые модели самолетов и поездов. >>>

MODELLISMO 90 DI CAMISASCA LUIGI

(Largo Gaetano De Sanctis, 6, 00179 Roma, www.modellismo90.it, +39 06 780 4714)

Лично посетить этот магазин мне не удалось, но найти его можно, доехав до станции метро Colli Albani. Магазин посвящен автомоделям в масштабе 1/43.

BIG MODELS S.R.L. - COMMERCIO INGROSSO MODELLISMO

(Via Pier Vittorio Aldini, 41, 00178 Roma, www.ingrossomodellismo.it, +39 06 7932 0402)
Про этот большой магазин я узнал уже по возвращении домой. Добраться до него можно только на автомобиле по трассе E80, расположен он на юго-востоке Рима, недалеко от аэропорта Чампино.

SIMONCINI GIOCATTOLI E MODELLISMO

(C.so Vittorio Emanuele II, 167/169 - 00100 Roma, +39 06 6875 449)
Найти этот магазин можно, двигаясь от Ватикана по улице Corso Vittorio Emanuele II, которая начинается с одноименного моста. Пройдя мимо Замка святого Ангела в сторону площади Венеция, вы дойдете до магазина. В ассортименте оказалось достаточно много сборных моделей Tamiya и Italeri, а также дай-каст, но нет никакого афтермаркета и даже красок. В первый раз я набрел на этот магазин случайно, и не был подготовлен к интервью. Заехав еще раз через неделю, я задал продавцу Уго наши традиционные вопросы:

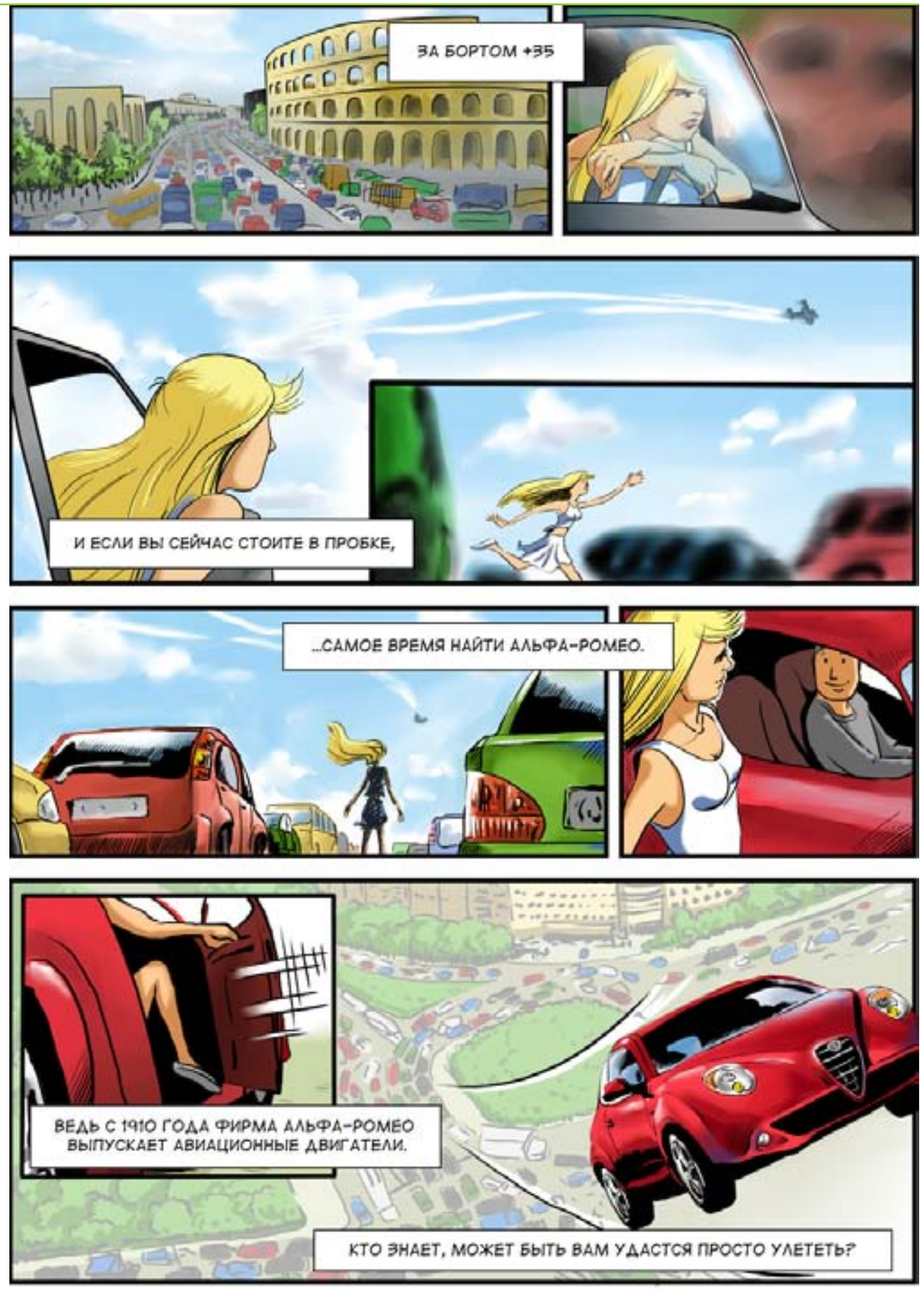
В: Как давно существует ваш магазин?
О: Уже 40 лет.
В: Много ли к вам приходит автомоделистов?
О: Да, автомоделисты к нам часто заходят.
В: Какая ваша любимая марка автомобиля?
О: Это Смарт! Маленький, симпатичный и экономичный!
В: Что вы знаете о России?
О: Припоминаю что-то советское с названием «Вега». А, ну и конечно ваши легендарные КАМАЗы!

find it near the Colli Albani metro station. The shop is dedicated to car models in 1/43.

6. Big Models S.R.L. - Commercio Ingrosso Modellismo (Via Pier Vittorio Aldini, 41, 00 178 Roma, www.ingrossomodellismo.it, +39 06 7932 0402)
Unfortunately I was told about this big store only after I came back home. You can reach it only by car on highway E80, it's located in the southeast of Rome, close to Ciampino Airport.

7. Simoncini Giocattoli e Modellismo (C.so Vittorio Emanuele II, 167/169 - 00 100 Roma, +39 06 6875 449)
This store can be found if you walk from the Vatican City on the Corso Vittorio Emanuele II street, which begins from the bridge of the same name. After passing the Castel Sant'Angelo in the direction of the Venice square, you get to the store. They have a lot of kits by Tamiya and Italeri, as well as die-cast, but there is no aftermarket parts or even paint. The first time I came across this shop by accident and was not prepared for the interview. Came back again in a week, I asked the salesman Hugo our usual questions:

Q: How long have you been working here?
A: For 40 years.
Q: Do you have many customers who buy auto models?
A: Yes, we have a lot of clients.
Q: What is your favorite car brand?
A: It is Smart! Small, cute and economical!
Q: What do you know about Russia?
A: I do remember something from the USSR called the "Vega". Ah, and of course I know your legendary KAMAZ!



It’s KA! Name of Trust and High Quality models.

KA makes high quality model accessories. Our products vary from photo-etched parts, white-metal casting and resin casting parts, lathe products to metal stickers, masking sheets, printing decals, wooden deck and more. We can customize products you need.

KA is best known for its best-in-class detailing accessories for cars under our main brand KA-models, and another brand Mk.I is specialized for aircrafts, vessels and militaries.

KA-models is your partner of choice to co-develop your ODM models.

Consult with us how we can diversify your products to meet your needs.

MK1 DESIGN

You can get KA belows shop.
JAPAN : Fujimi(fujimimokei.com) / Aoshima(aoshima-bk.co.jp) / Hasegawa(www.hasegawa-model.co.jp) / Wing&Rail models net / HobbyLinkJapan(www.hlj.com) / Yellowsubmarine / Finishers(www.vfkfcgt.web.infoseek.co.jp / GSI creos / KOREA : Neighbor hobby(www.modelsale.com) / Joy hobby(www.joyhobby.net) / Asem hobby(www.thehobbyshop.co.kr) / New hobby / Rainbow trade / Blowback / RC-Link / Hongkong : Hobbyeasy(www.Hobbyeasy.com) / Luckymodel(www.luckymodel.com) / Team hobby / Singapore : Mediamix hobby(www.mediamixhobby.com.sg) Taiwan : Jet model / USA : Squadron MMD(www.squadron.com) / Strada sports(www.stradasports.com) / Ukraine : Aftermarket / Italy : Modellismo Baracca(www.modellismobaracca.com) / Mister kit(www.misterkit.com) / Model discount(www.model-discount.eu) / Belgium : Best balsa kit(www.bestbalsakits.be) / NV domino(www.modelkits.be) / Australia : BNA model world(www.bnamodelworld.com) / Czech republic : Car model kit(www.car-model-kit.cz) / Russia : Dream in scale(www.dreaminscale.ru) / GB : White ensign models(www.whiteensignmodels.com)

www.ka-models.com