



ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ

ГАРАЖ

НА СТОЛЕ

ISSN 2218-5208

№ 1(14)

2013

www.garajna stole.ru

Mercedes-Benz SLR McLaren
Супердорогой и суперроскошный

Maserati 300S
Итальянская легенда от СМС

Выставка игрушек
Nurnberg Toy Fair 2013

ЗиЛ-130
Ultra Models против АИСТ



Суровые
русские ЗиМы

стр. 24

С ТРЕЗУБЦЕМ НАПЕРЕВЕС

История компании Maserati крайне разнообразна и динамична. На протяжении целых 80-ти лет компания замахивалась и на спортивные, и дорожные автомобили, боролась за место под солнцем с Mercedes-Benz и BMW и даже побывала в одной упряжке с Citroën. Альфьери и Эрнесто Мазерати – это и гениальные инженеры, и пилоты одних из лучших гоночных автомобилей того времени. Maserati – старейшая марка, которая задолго до Ferrari внедрила гоночные технологии в дорожные автомобили. А начиналось все просто...



Жили-были шестеро братьев Мазерати. Карло, старший из них, умер молодым в 1910 году. Марио стал художником. Четверо остальных – Альфьери, Эрнесто, Этторе и Эбиндо – были помешаны на технике и очень любили автогонки. 14 декабря 1914 года Альфьери Мазерати основал компанию Officine Alfieri Maserati. Основными направлениями деятельности нового предприятия были разработка и выпуск автомобилей, двигателей и свечей зажигания. Компания располагалась в Болонье, где на главной городской площади установлен фонтан со скульптурой Нептуна, работы Джиаболоньи. Воодушевленный этим произведением, Марио Мазерати разработал фирменный знак компании – трезубец, который и перекочевал впоследствии на

капоты легендарных автомобилей братьев Мазерати.

Одна из автомобильных легенд, увенчанная таким трезубцем, – Maserati 300S.

Автомобиль этот уникален тем, что он был первым в линейке дорожных авто, который был переделан из гоночного болида 250 F. Именно с 250F связана вторая волна успеха Maserati, которая пришлось на 50-е годы. В 1954 г. автомобиль Maserati 250F стал победителем этапа Formula-1 в Аргентине и затем одерживал еще много славных побед на различных трассах всего мира.

Именно на его платформе и была изготовлена дорожная двухместная версия, получившая индекс 300S. Хотя дорожной назвать ее можно было довольно условно. По сути

своей это был тот же гоночный болид, только с другим кузовом и вторым местом в салоне. Все новшества, внедренные и испытанные на 250F, были использованы в 300S.

Двигатель – рядная шестерка от 250F увеличенного до трех литров объема, имел по две свечи зажигания на цилиндр, два верхних распредвала, три двухкамерных карбюратора «Вебер» и два магнето впереди. Этот двигатель развивал мощность до 250 лошадиных сил. Коробка передач шла в сборе с задним дифференциалом. Разрезной мост, большие барабанные тормоза от 250F. В основе кузова – пространственно-трубчатая рама.



Открутив декоративную гайку на ступице, можно демонтировать колесо и рассмотреть мощные спортивные тормозные барабаны



Салон довольно лаконичен, как и положено спортивному автомобилю. Главные приборы на панели – тахометр и деревянный руль

Гоночный дебют этих машин состоялся в марте 1955 года. Две Maserati 300S участвовали в гонке Себринг, еще одна отправилась в Северную Африку. Они сразу же привлекли всеобщее внимание и завоевали популярность благодаря мощности и управляемости. Однако 300S не была достаточно быстра на прямых. Например, на прямой Мул-сан в ЛеМане «Ягуар» развивал до 280 км/ч, а шестицилиндровый «Феррари 121LM» – почти 290 км/ч. Maserati 300S же с трудом набирала 245 км/ч. Но управлять ей было так здорово, что ее выбирали такие великие гонщики того времени как Мос,

Фанхио, Шелби, Сальвадори, Жан Бера, Гарри Шел. Легкость в управлении и надежность – вот что притягивало их. В 1956 году 300S стала второй в абсолютном зачете на Нюрнбургринге.

Всего было выпущено 28 экземпляров этого автомобиля. Но в 1957 году спортивная история Maserati закончилась. Хуан Фанхио

завоевал последний гоночный титул для Maserati, пилотируя болид 250F. Причина закрытия спортивной программы проста. Во-первых, новых владельцев компании Maserati (к тому времени братья Мазерати продали компанию) спортивные достижения не интересовали. А во-вторых, в 1957 году гонщик Гуидизоло попал в аварию на 300S и погиб. Поэтому фирма Maserati объявила о своем уходе из гонок и поменяла специализацию: гоночные технологии она перенесла на серийные дорожные автомобили.

После трагической аварии последние 300S были проданы в США. На базе одного 300S был разработан новый двигатель V12 – эта



На радиаторной решетке крупная эмблема: знаменитый трезубец, «позаимствованный» у скульптуры Нептуна, созданной Джамболоньи

модификация стала называться Maserati 350.

Одним из владельцев 300S был Марк Нопфлер, солист группы Dire Straits. Он регулярно участвовал на этом автомобиле в гонках исторических авто.

МОДЕЛЬ

А теперь давайте познакомимся с моделью. Так как сейчас трудно достоверно узнать, как же был устроен прототип, то поверим производителю модели и будем изучать конструкцию по копии.

Алая Maserati выглядит шикарно. Взгляд приковывают выпуклые линии передних и задних крыльев. «рубленая» передняя часть с огромным воздухозаборником и скругленная задняя, с пуговками фонарей по углам. Крышка капота зафиксирована кожаными ремешками. С первого раза ее открыть не получилось. Ремешки отстегнуты, а капот не открывается! Оказывается серебристые ручки рядом с ремнями не имитация, а настоящие замки. Поворачиваем их – и капот открыт. Но он не поднимается на петлях, а просто снима-

ется целиком.

Под капотом мы видим рядную «шестерку», расположенную за передней осью автомобиля. Такую компоновку называют среднемоторной. Детали проработаны очень точно. Три горизонтальных карбюратора «Вебер» кажется, вот-вот начнут всасывать воздух. Удивляет только отсутствие воздушных фильтров на соплах воздухозаборников. Два распределителя зажигания в передней части двигателя соединены проводами с двенадцатью свечами зажигания. Выпускной коллектор практически сразу переходит в глушитель, который находится снаружи, под дверью пассажира. Отсюда же, из-под капота, можно рассмотреть детали передней подвески, рулевой механизм и стабилизатор поперечной устойчивости. Немного удивило то, что мембрана звукового сигнала закреплена на поперечной балке передней подвески. Но СМС постарался на славу. Проводки в этом автомобиле не много, но они не стали ее имитировать. К передним фарам идут настоящие провода!



Вся электропроводка выполнена настоящими проводами, а элементы самого мотора – реалистичным железом и пластиком



В багажном отделении нет места для багажа – только запаска и алюминиевый топливный бак



Выхлопные трубы прямо от коллектора выведены под левую дверь, а для дополнительного охлаждения мотора сделаны алюминиевые жабры

О салоне двухместного родстера говорить много не получится. Потому что такого понятия как салон там просто нет. Есть два сиденья, руль, рычаг переключения передач и несколько приборов на передней панели. Именно они вызвали некоторое недоумение. Потому что при такой качественной проработке остальных деталей модели табло спидометра выполнено простой декалью. Все остальное в салоне – это пространственный трубчатый каркас, который является несущей конструкцией кузова, алюминиевые панели пола и тоннеля и, зеркало заднего вида, закрепленное хомутом на металлической стойке посередине торпедо. На дверях даже нет обшивок! Наверное, потому, что под ними нечего скрывать. Дверные стекла приклепаны к верхним частям дверей заклепками. Стеклоподъемники отсутствуют. Есть только тяга открывания дверного замка, но и она ничем не задекорирована. Так как коробка переключения передач находится сзади, через салон проходит тяга кулисы переключения, которая идет от ручки назад и прячется в аккуратном отверстии в задней стенке кокпита. А педальный узел насчитывает не три, а четыре педали! Возможно, кого-то это удивит, но если мы вспомним спортивное предназначение

автомобиля, то станет понятно, что посередине находятся две педали тормоза, чтобы было комфортно тормозить как правой, так и левой ногой.

Крышка багажника открывается аналогично крышке капота. Те же ремешки и хромированная ручка. В багажнике мы видим запасное колесо, пристегнутое ремнями, и топливный бак. Бак – это отдельное произведение искусства. Он склепан из листовой нержавеющей стали. Две горловины – основная и компенсационная – для выхода воздуха. Обе горловины открываются, а на основной даже установлен резиновый уплотнитель. Возникает желание залить бензин и посмотреть, не протекает ли бак?

Но все же наибольший восторг вызывает взгляд на модель снизу. Кажется, что просто невозможно так точно воссоздать все детали. И все же это у специалистов из СМС получилось. Передняя подвеска на поперечных рычагах, задний мост совмещен с коробкой передач. Сетка медных тормозных трубок расплзается от главного тормозного цилиндра к каждому колесу. Повторены даже все крепежные элементы. На мой взгляд, эту модель можно использовать как наглядное пособие для студентов автомобильных ВУЗов, чтобы понять, как были устро-

ены лучшие автомобили 50-х годов.

Уже прощаясь и убирая автомобиль в коробку, я подумал: как жаль, что нет возможности попробовать его на дороге и как замечательно, что есть возможность хотя бы увидеть его и рассмотреть в деталях. Спасибо братьям Мазерати и компании СМС.

Иван Лаврентьев
Фото компании СМС



Топливный бак, выполненный отдельной деталью, – произведение искусства. Обе горловины открываются, а листы скреплены настоящими клепками



На днище модели можно рассмотреть мельчайшие детали подвески, коробку передач и алюминиевые подрамники. Особенно удивили тормозные трубки, выполненные, как и у прототипа, из настоящей меди