

Ford V8-G81A Special (1938)

Наприкінці 20-х років ХХ сторіччя багато провідних американських компаній почали інвестувати значні кошти у економіку Німеччини доби Веймарської Республіки. Значний промисловий потенціал країни, котра почала виходити з економічної кризи, мали багато галузей, у тому числі і автомобілебудування. Німеччина, як батьківщина автомобіля, завжди була одним із законодавців моди та впровадження нових технологій у виробництві автівок, проте в цей час країна перебувала у суттєвій фінансовій скруті та потребувала інвестицій у значних обсягах.

Компанія Генрі Форда, «батька» автомобілебудування у Сполучених Штатах, мала значні амбіції щодо розширення продажу свого модельного ряду у Європі в умовах перенасичення власного ринку. В 1928 році було підписано угоду про співробітництво між компанією Форда та очільниками землі Рейн-Вестфалія, а вже через два роки у присутності власне Генрі Форда та бургомістра міста Кельн Конрада Аденауера відбулася церемонія урочистого відкриття заводу по виробництву легкових та вантажних автівок. Компанія Форда передала низку найважливішого устаткування задля уніфікації між автівками, що вироблялися на теренах США та на дочірньому підприємстві у Німеччині. Автівки німецького виробництва були дуже схожими на своїх американських родичів, відрізняючись лише у незначних деталях на кшталт дрібних елементів екстер'єру. Після приходу до влади нацистів на чолі із А.Гітлером співробітництво між США та Німеччиною не припинилося а навпаки зросло, оскільки нова влада взяла курс на поступову ремілітаризацію, і, отже, на збільшення кількості машин у новоствореній армії. Концерн Форда передавав все нові і нові розробки на своє на той час підприємство у Німеччині.

Серед легкових автівок заводу наймасовішою була Ford Eifel 20C – з 1935 по 1939 роки їх виробили більш як 61 тисячу. Пізніше виробляли тип V8-48 (більш як 5 тисяч одиниць). З 1937 року розпочалося виробництво типу G78A, а роком пізніше G81A. Ці автівки мали більш потужний 8-циліндровий двигун, вдосконалену форму кузова та підвищені міцнісні характеристики ходової частини.

Із початком Другої Світової війни значна кількість легкових автівок, у тому числі і з приватної власності, були реквізовані задля потреб армії. Така сама доля спіткала і тип G81A, котрий з перших місяців війни використовувався у якості легкої штабної машини у частинах Вермахту, Люфтваффе а також у поліцейських підрозділах. Ця машина застосовувалась переважно у перші роки війни та на початку Східної кампанії Німеччини, оскільки в умовах бездоріжжя та суцільної багнюки на теренах СРСР її використання було суттєво обмеженим. Значно довше тривала експлуатація машин у країнах Європи, котрі мали розвинуту мережу доріг нормальної якості, деякі з автівок цього типу перебували у використанні навіть в 1943 році на території Німеччини поліцейські машини G81A використовувалися мало не до кінця війни.

Перепрофілювання заводів Форда, що на момент початку війни вже давно були націоналізовані нацистським режимом на випуск виключно вантажівок, котрі потребувала армія у значних кількостях, призвела до відсутності запчастин на легкові автівки багатьох типів, і тому в 1944 році легковики цього типу вже були скоріш виключенням аніж звичним явищем у військових підрозділах, проте свій внесок у війну, хоч і відносно незначний, вони все ж таки зробили.

Ford V8-G81A Special (1938)

In the late 1920s, many leading American companies began to invest heavily in the Weimarer German economy. Many industries, including the automotive industry, had significant industrial potential as the country emerged from its economic crisis. Germany, as the birthplace of the automobile, had always been one of the innovators in fashion and new technology in car production, but at that time the country was in significant financial difficulties and needed significant investment.

Henry Ford, the father of the automotive industry in the United States, had great ambitions to expand sales of his model line in Europe amid oversaturation of Ford's home market. In 1928, a cooperation agreement was signed between Ford and the leaders of the state of Rhine-Westphalia, and two years later in the presence of Henry Ford and the mayor of Cologne Konrad Adenauer, the grand opening ceremony of the new car and truck manufacturing plant took place. Ford's company had supplied a quantity of critical equipment to unify cars built in the United States and the subsidiary in Germany.

German-made cars were very similar to their American cousins, differing only in minor details such as small exterior features. After the Nazis came to power, led by Hitler, cooperation between the United States and Germany did not stop but increased as the new government set a course for gradual remilitarization, and, consequently, for an increase in the number of vehicles in the newly formed army. The Ford concern transferred more and more developments to its established enterprise in Germany.

Among the company's cars, the most popular was the Ford Eifel 20C - from 1935 to 1939, they produced more than 61,000. Later they produced the V8-48 model (more than 5,000). Production of the G78A began in 1937, and a year later the G81A. These cars had a more powerful 8-cylinder engine, improved body shape and increased chassis strength.

With the beginning of World War II, a significant number of cars, including private ones, were requisitioned for the army. This fate befell the G81A, which from the first months of the war was used as a light staff vehicle by Wehrmacht, Luftwaffe and police units. This car was used mainly in the first years of the war and at the beginning of Germany's Eastern Campaign, because in off-road conditions and the USSR's winter mud, its use was significantly limited.

Vehicles operated in European countries, which had a developed network of roads of a better standard, lasted much longer, and some cars of this type were in use as late as 1943. In Germany, G81A police cars were used almost until the end of the war.

The redevelopment of Ford's plants, which had long since been nationalized by the Nazi regime to produce only trucks, needed by the army in large quantities, resulted in a lack of spare parts for many types of cars, so in 1944 cars of this type were the exception rather than the rule. Although their contribution to the war was relatively minor, they were often found in military units, and still played their part.

Ford V8-G81A Special (1938)

In den späten 1920er Jahren begannen viele führende amerikanische Unternehmen massiv mit Investitionen die deutsche Wirtschaft der Weimarer Republik. Viele Industrien, unter anderem die Automobilindustrie, hatten, nachdem sie die Wirtschaftskrise überstanden hatten, weiter ein beträchtliches industrielles Potenzial. Deutschland, der Geburtsort des Automobils, war schon immer führend bei der Entwicklung und Einführung neuer Technologien hinsichtlich der Herstellung von Autos. Zu diesem Zeitpunkt aber kämpfte das Land mit erheblichen finanziellen Problemen und benötigte erhebliche Investitionen.

Henry Ford, der «Vater» der Automobilindustrie in den Vereinigten Staaten, hatte große Ambitionen den Verkauf seiner Modellreihen in Europa auszuweiten, zumal der eigene Markt übersättigt war. Im Jahr 1928 unterzeichneten Ford und die Regierung der Rheinprovinz einen Kooperationsvertrag. Nur zwei Jahre später wurde im Beisein von Henry Ford und dem Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer ein Werk zur Herstellung von Pkw und Lkw feierlich eröffnet. Fords Unternehmen stellte eine Reihe wichtiger Ausrüstungsgegenstände zur Verfügung, um in den USA hergestellte Autos mit der Tochtergesellschaft in Deutschland zu kombinieren.

Die in Deutschland hergestellten Autos ähnelten stark ihren amerikanischen Verwandten und unterschieden sich von ihnen nur in kleinen Details. Die Machtübernahme der Nazis unter Hitlers Führung beendete die Zusammenarbeit zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland jedoch nicht – sie nahm sogar zu, weil die neue Regierung die Weichen für eine schrittweise Remilitarisierung stellte und damit für eine Erhöhung der Fahrzeugzahl in der Wehrmacht. Der Ford-Konzern delegierte immer mehr Entwicklungsarbeiten an sein Unternehmen in Deutschland. Unter den Autos des Werks war der Ford Eifel 20C der beliebteste Wagen - von 1935 bis 1939 produzierte man mehr als 61.000 Stück. Danach folgte der Typ V8-48 (mehr als fünftausend Stück). Im Jahr 1937 begann die Produktion des G78A, ein Jahr später des G81A. Diese Autos verfügten über einen stärkeren 8-Zylinder-Motor, eine weiterentwickelte Karosserieform und eine verbesserte Chassis-Stabilität.

Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde eine beträchtliche Anzahl von Autos, darunter auch Privatfahrzeuge, von der Armee requiriert. Dieses Schicksal ereilte auch den G81A, der ab den ersten Kriegsmonaten als leichtes Stabsfahrzeug von Wehrmacht, Luftwaffe und Polizeieinheiten eingesetzt wurde. Diese Fahrzeuge wurden hauptsächlich in den ersten Kriegsjahren und zu Beginn des Ostfeldzuges eingesetzt – auf den schlechten Straßen Russlands mit ihrem Schlamm waren sie jedoch nur beschränkt einsetzbar.

Der Einsatz dieser Fahrzeuge in europäischen Ländern dauerte dagegen länger, sofern sie über ein ausgebautes Straßennetz von brauchbarer Qualität verfügten und einige Autos dieses Typs waren noch 1943 im Einsatz. In Deutschland wurden die G81A der Polizei bis zum Ende des Krieg genutzt.

Der Umorganisation der Ford-Werke, die längst vom NS-Regime zwangsverwaltet wurden, um nur noch große Stückzahlen von Lkw für die Armee benötigte Lastwagen zu produzieren, führte bald zu einem Mangel an Ersatzteilen für viele Autotypen, sodass im Jahr 1944 Autos dieses Typs eher die Ausnahme denn die Regel auf den Straßen waren. Dies war ein häufiges Phänomen bei Militäreinheiten, jedoch leisteten diese Fahrzeuge ihren eigenen Beitrag zu den deutschen Kriegsanstrengungen, so bescheiden er auch zu sein scheint.

Технічні характеристики

Довжина загальна, мм	4710
Ширина загальна, мм	1835
Висота загальна, мм	1775
Колісна база, мм	2845
Колія, мм	1422
Потужність двигуна, к.с.	90
Робочий об'єм	3560
Кількість місць	5

Performances

Total length, mm	4710
Total width, mm	1835
Total height, mm	1775
Wheelbase, mm	2845
Trackwidth, mm	1422
Engine power, k.c.	90
Working volume	3560
Number of seats	5

Technische Charakteristik

Gesamtlänge, mm	4710
Gesamtbreite, mm	1835
Gesamthöhe, mm	1775
Radstand, mm	2845
Spurweite	1422
Motorleistung, PS	90
Hubraum	3560
Sitzplätze	5

Інструкція

УВАГА - Прочитати обов'язково!

Перед початком роботи уважно вивчіть інструкцію для складання моделі. Деталі з рамок вирізати за допомогою гострого ножа або гострозубця. Номери деталей позначені цифрами: 1, 2, 3... Рамки, в яких знаходяться деталі, позначені великими латинськими літерами: А, В, С... Для деталей, які необхідно фарбувати перед складанням, вказано колір фарби: ②, ③, ④... З'єднувати деталі за допомогою клею Plastic CEMENT 3991, 3992, 3999 або FIX 44601, 44602, 44607.

Вказівка для наклеювання декалей: вирізати з аркуша потрібні декалі (на кожній номери декалей вказано цифрами у квадраті); покласти їх у посуд з чистою водою приблизно на 1/2 хвилини; накласти декалі на модель, а потім зсунути з аркуша. Для кращого прилипання притиснути їх чистою тканиною.

Instructions

ATTENTION - Useful advice!

Read the instructions carefully prior to assembly. Remove parts from frame with a sharp knife or a pair of scissors and trim away excess plastic. Do not pull off parts. Numbers of parts are marked figures: 1, 2, 3... Frames, in which the part is situated, are marked by capital letters: A, B, C... For parts, which should be painted before mounting, are given colors of paint: ②, ③, ④... Use plastic cement ONLY. Directions for applying the decals: cut out from the sheet the necessary decals (numbers of decals are marked by figures in squares); plunge them into a vessel with pure water for about 1/2 minute; apply the decals on the kit, letting them slide from the paper. For a better adhesion, press them by means of clean rag.

Instruction

ACHTUNG - Ein nützlicher Rat!

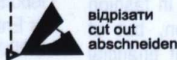
Von der Montage die Zeichnung aufmerksam studieren. Die einzelnen Montageteile mit einem Messer oder einer Schere vom Spritzling sorgfältig entfernen. Nummern der Einzelteile sind als Ziffern: 1, 2, 3... Der Rahmen, in welchem sich der Einzelteil befindet, wird als grosser Latienbuchstabe angegeben: A, B, C... Für die Einzelteile, die vor der Montage zu färben sind, wird die Farbe des Farbstoffs angegeben: ②, ③, ④... Bitte nur Plastikklebstoff verwenden. Anweisungen für Abziehbilder-Anbringung: Die benötigten Abziehbilder vom Blatt abschneiden, in ein Glas reines Wasser für etwa 1/2 Minute eintauchen, auf das Modell legen und dann vom Papierbogen abnehmen. Um eine bessere Haftung zu erzielen, die Abziehbilder mit einem reinen Tuch andrücken.



клеїти
glue
kleben



не клеїти
don't glue
nicht kleben



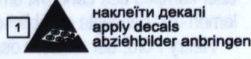
вирізати
cut out
abschneiden



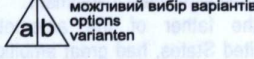
свердлити
drill
bohren



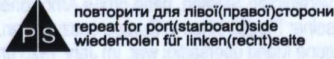
фарбувати
paint
färben



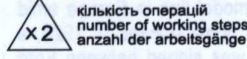
наклеїти декалі
apply decals
abziehbilder anbringen



можливий вибір варіантів
options
varianten



повторити для лівої(правої)сторони
repeat for port(starboard)side
wiederholen für linken(recht)seite

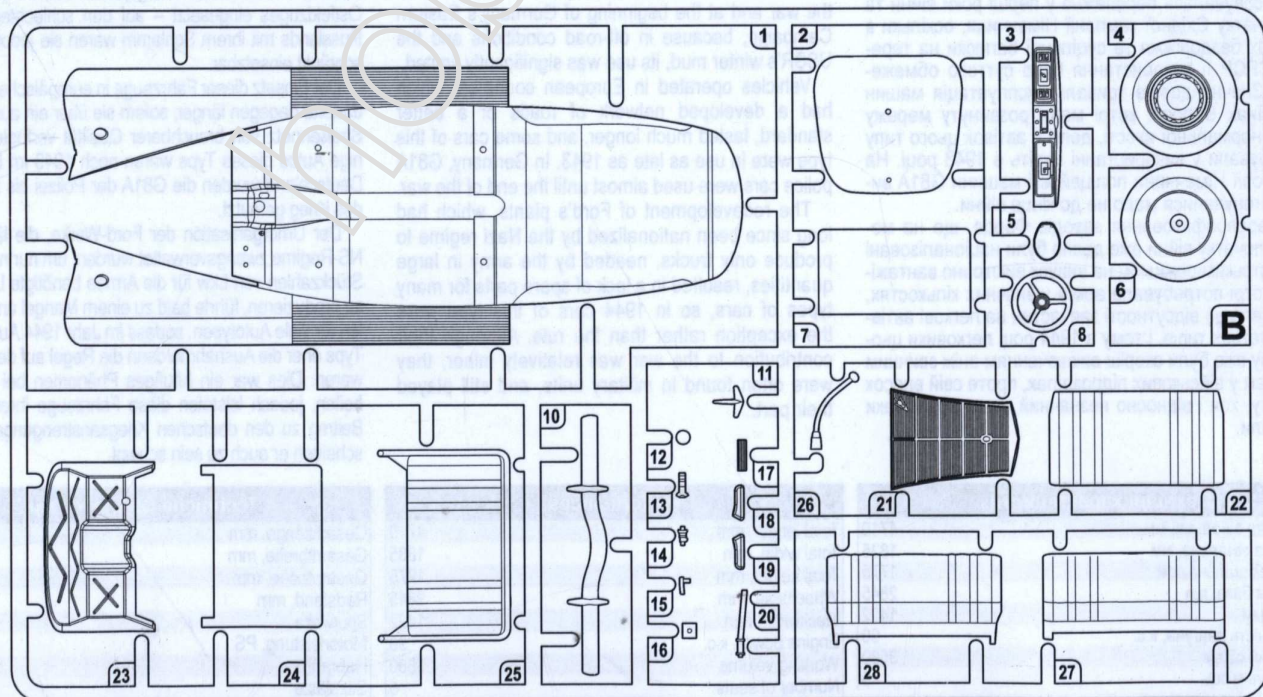
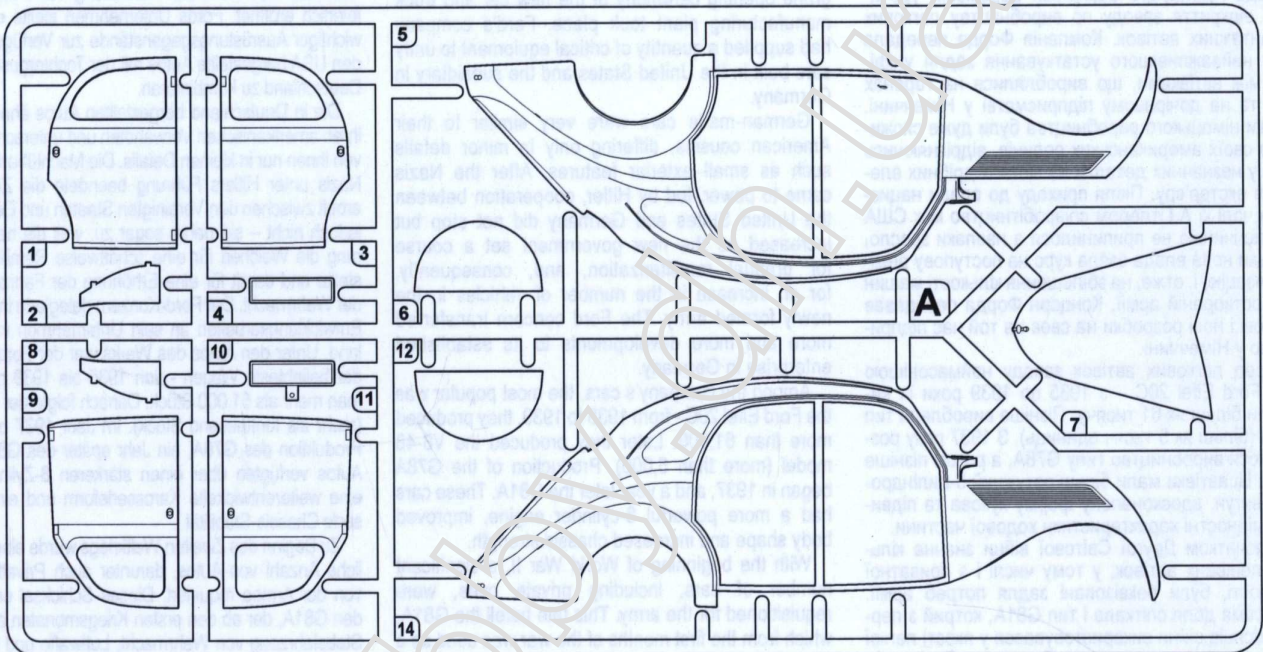


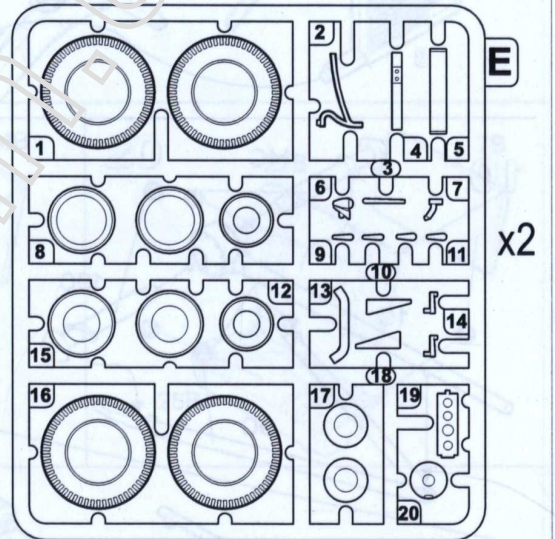
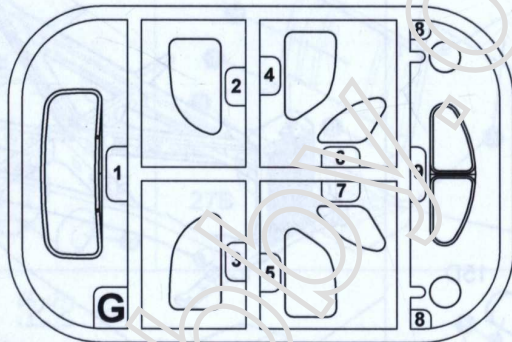
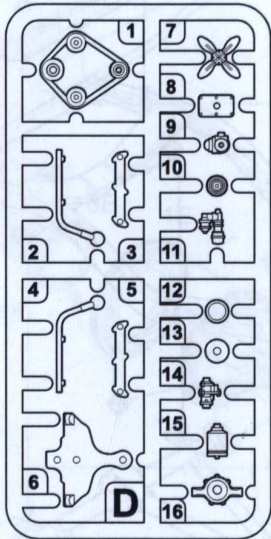
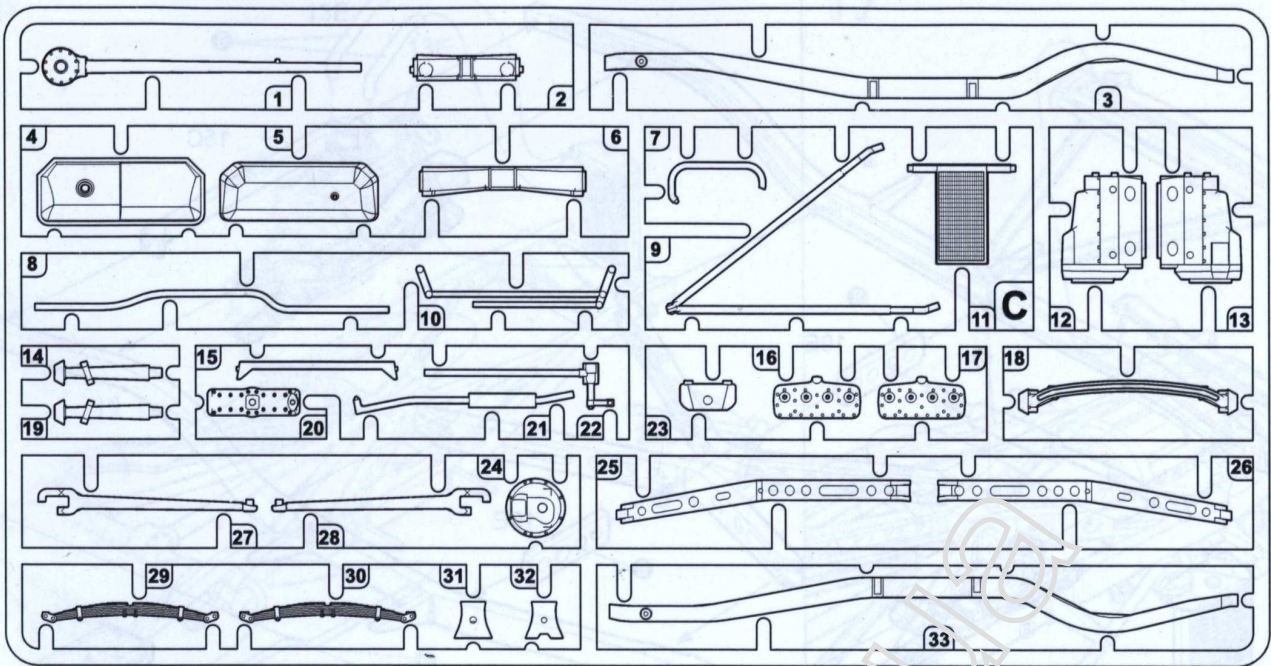
кількість операцій
number of working steps
anzahl der arbeitgänge

Комплектність іграшки

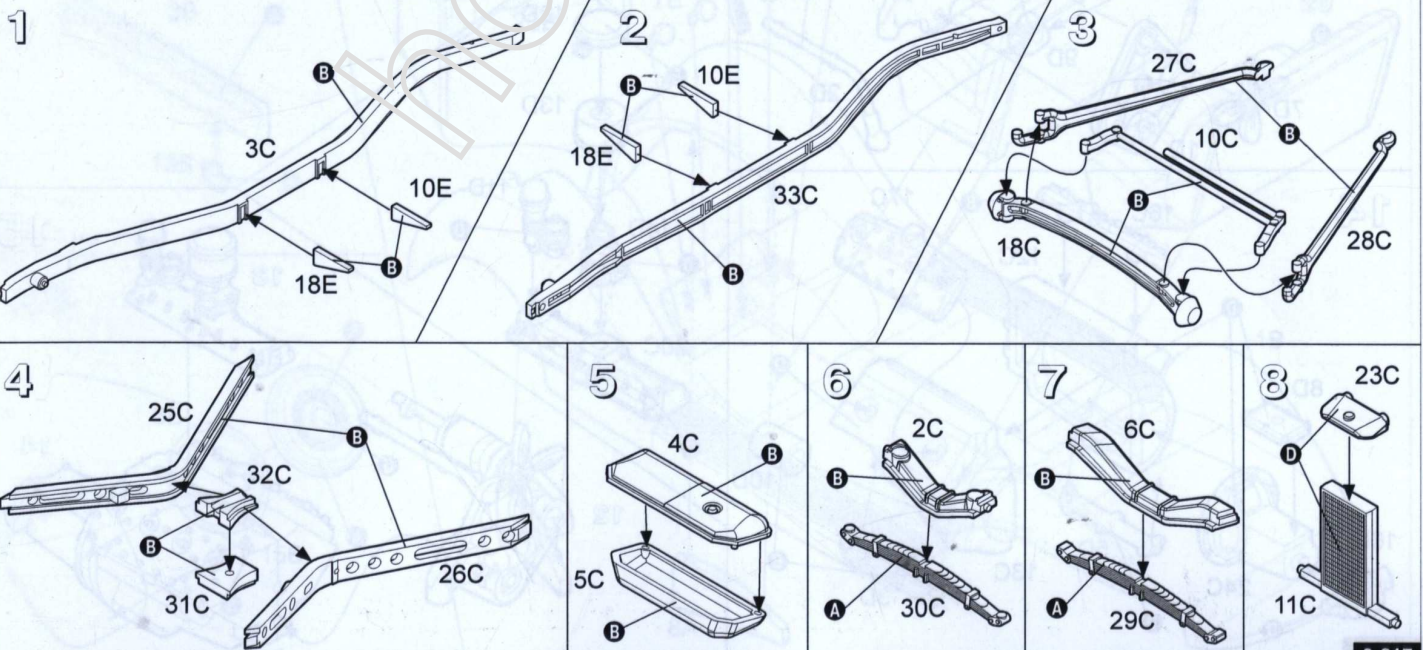
Рамки – 7 шт.
Коробка – 1 шт.
Інструкція – 1 шт.
Декаль – 1 шт.

■ – Деталі, що не використовуються

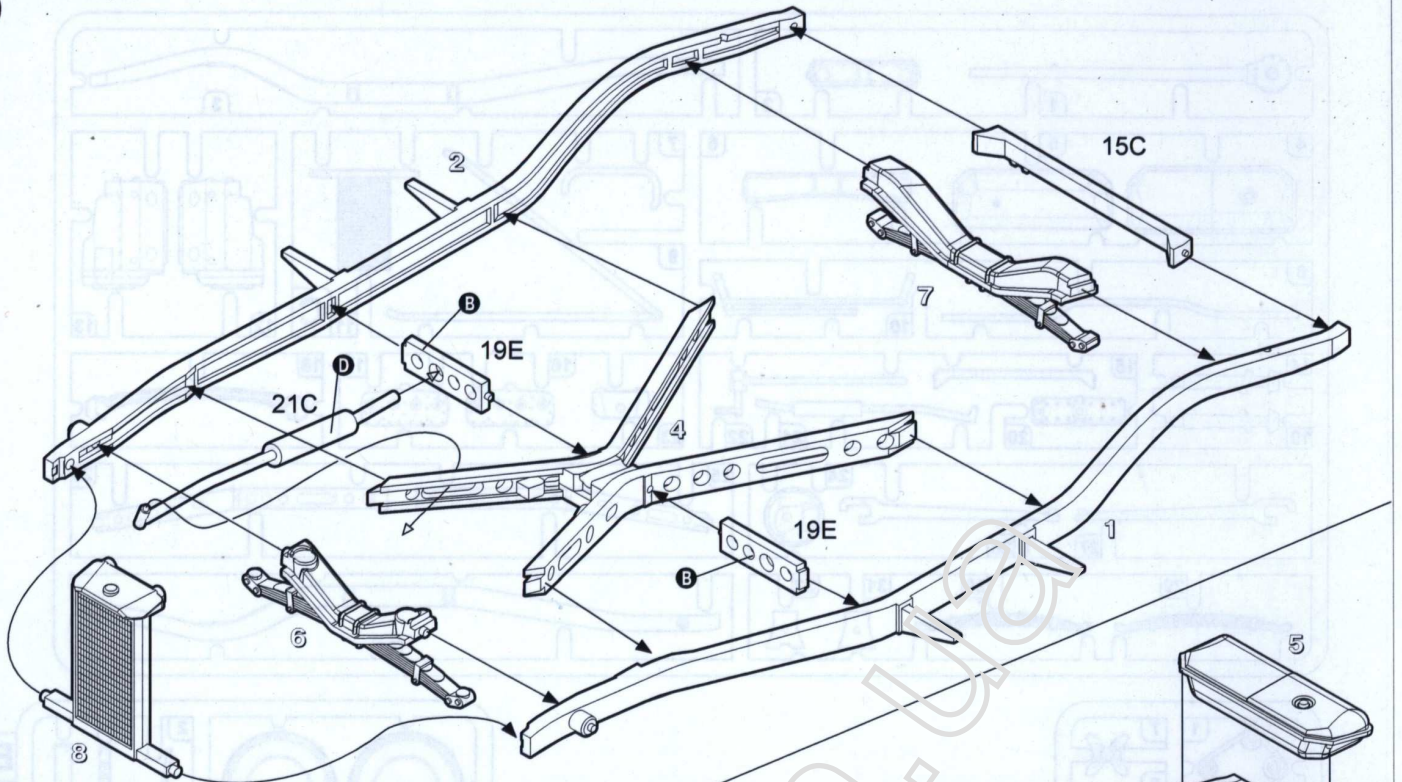




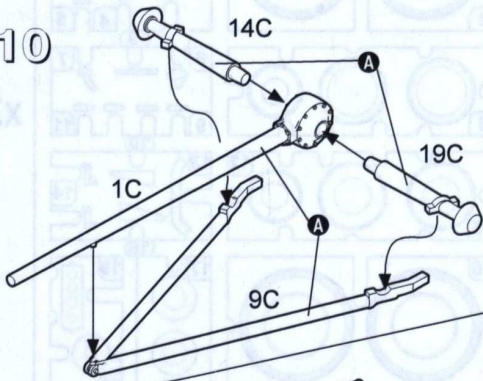
Порядок складання моделі



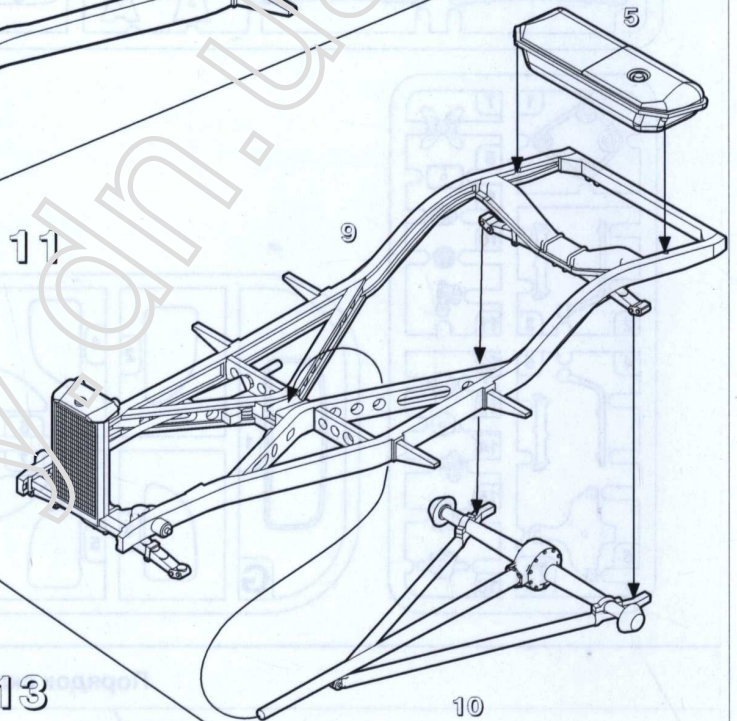
9



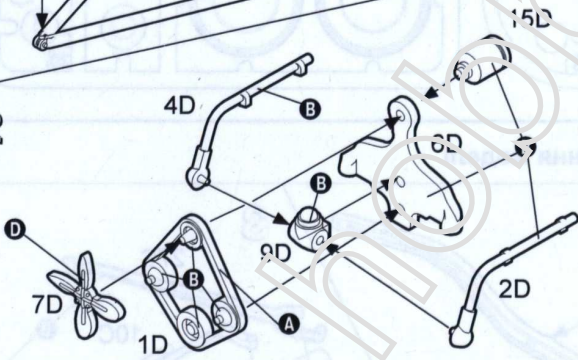
10



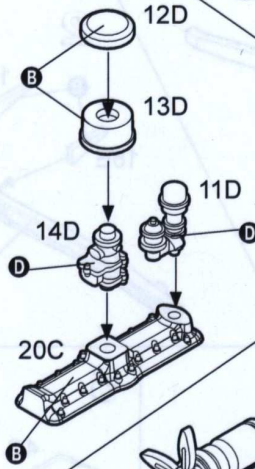
11



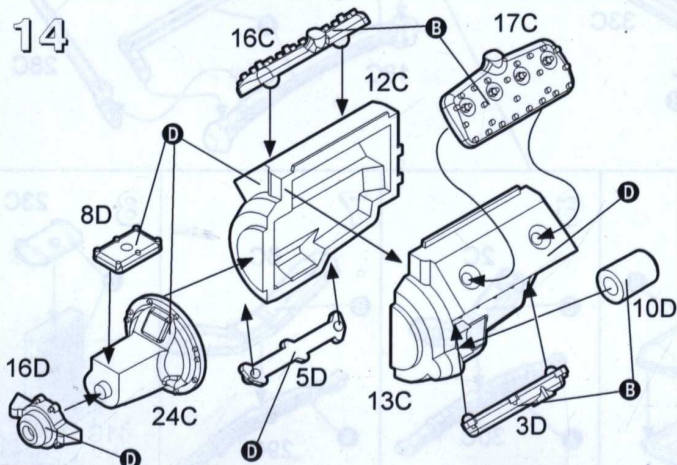
12



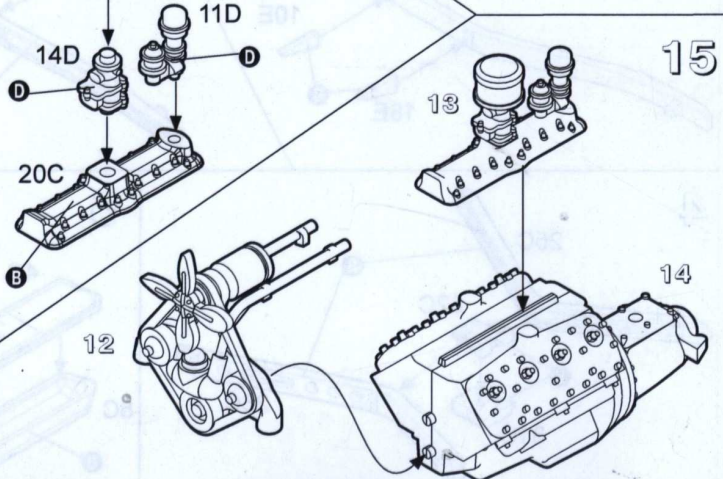
13



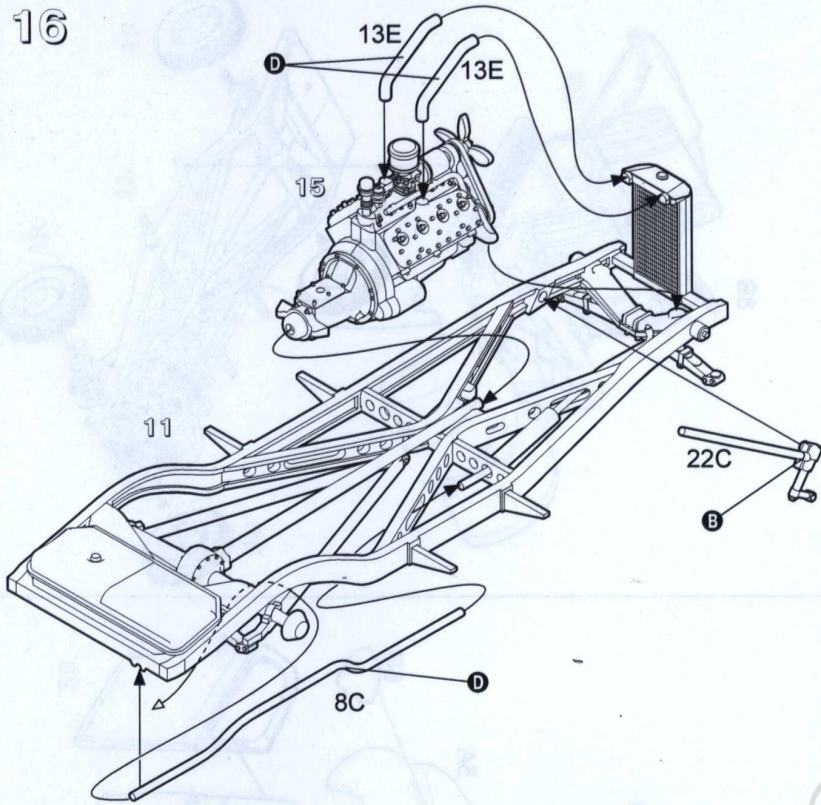
14



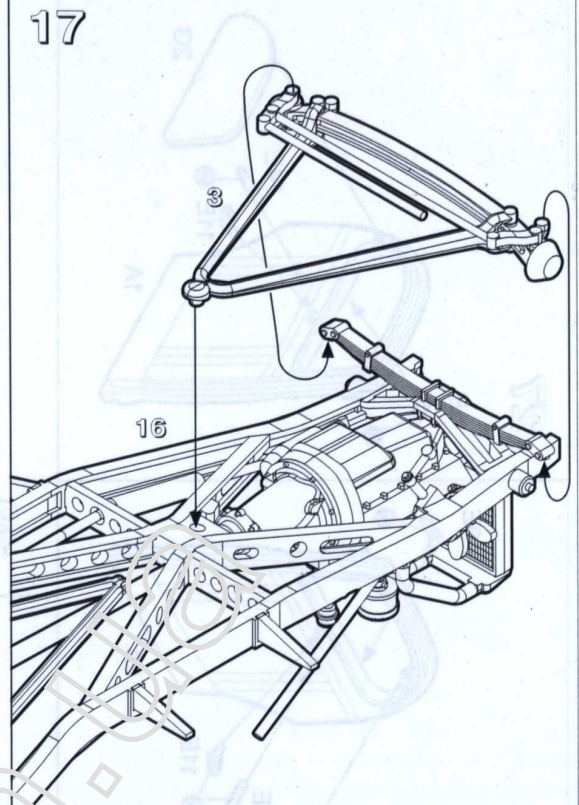
15



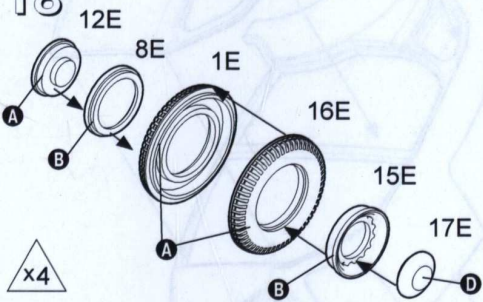
16



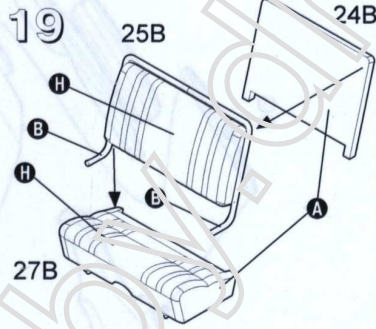
17



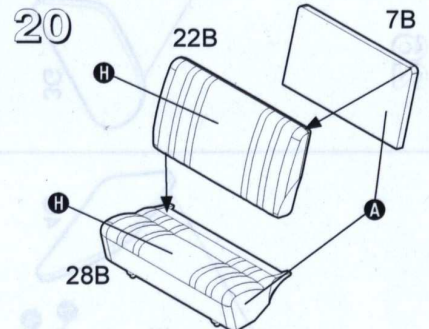
18



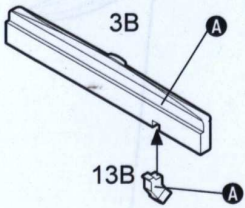
19



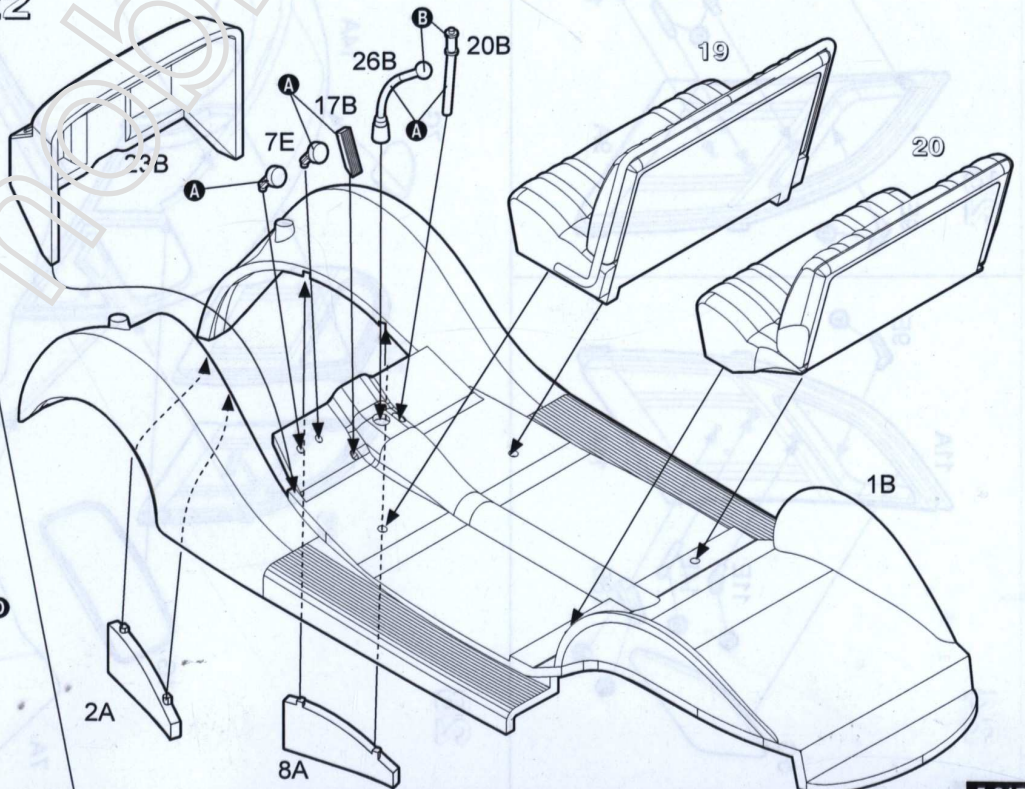
20



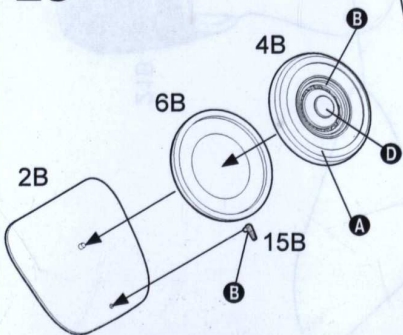
21



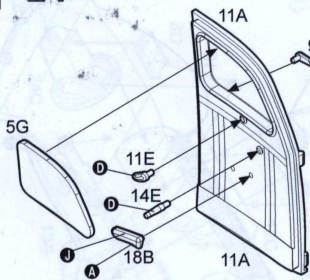
22



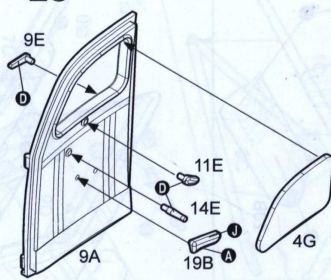
23



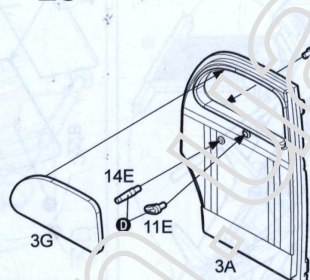
24



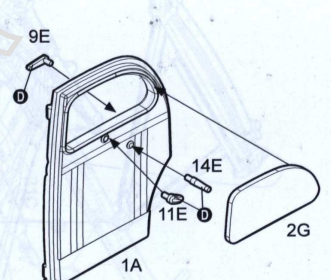
25



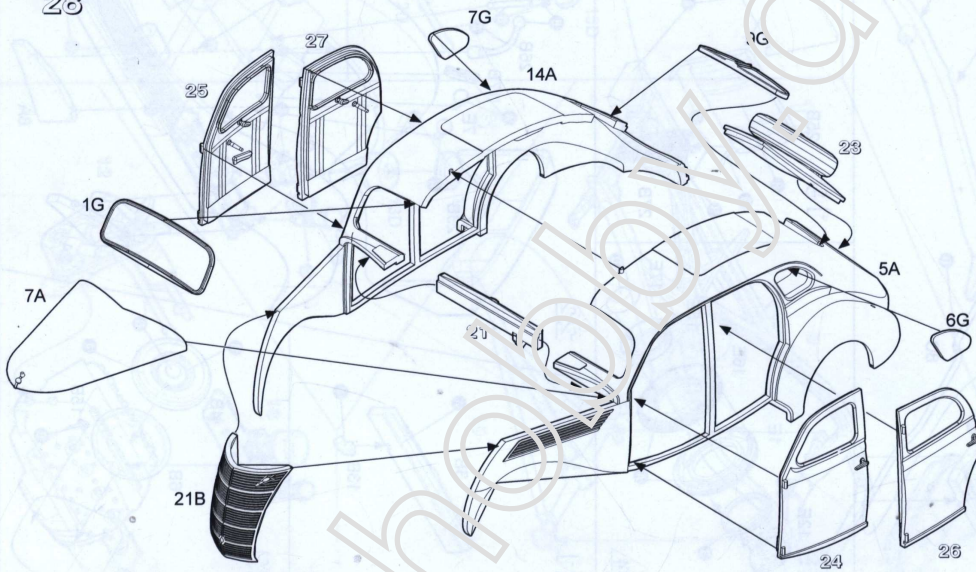
26



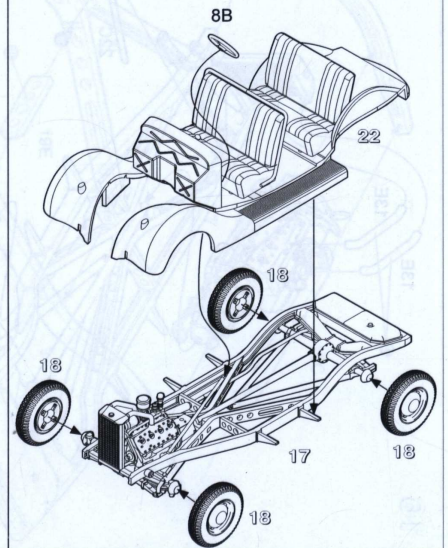
27



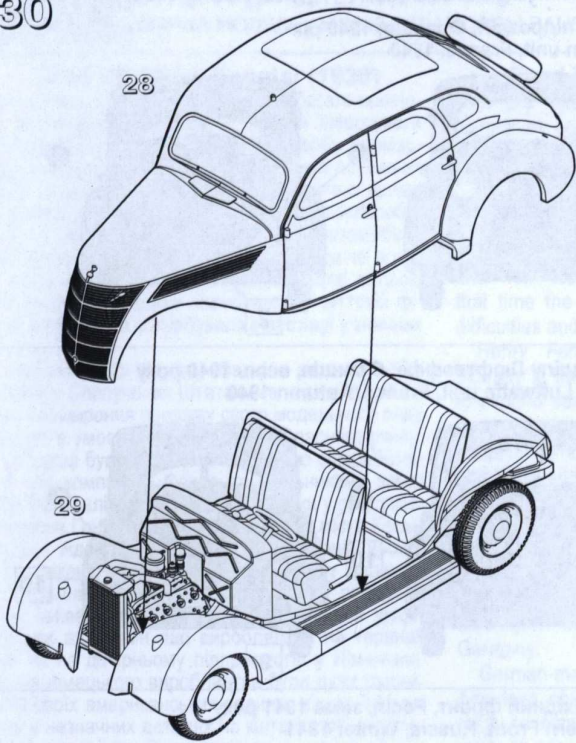
28



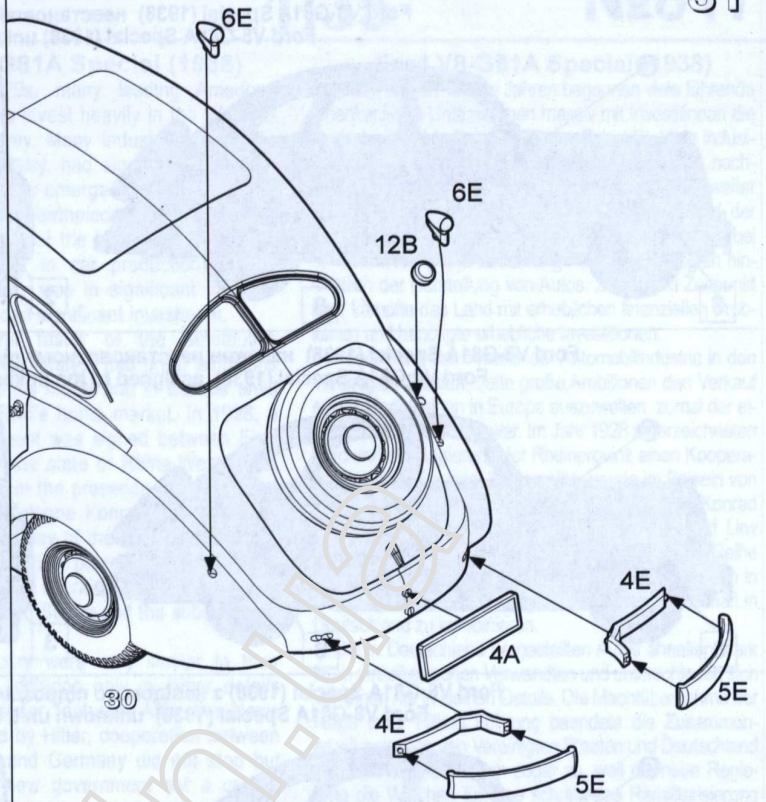
29



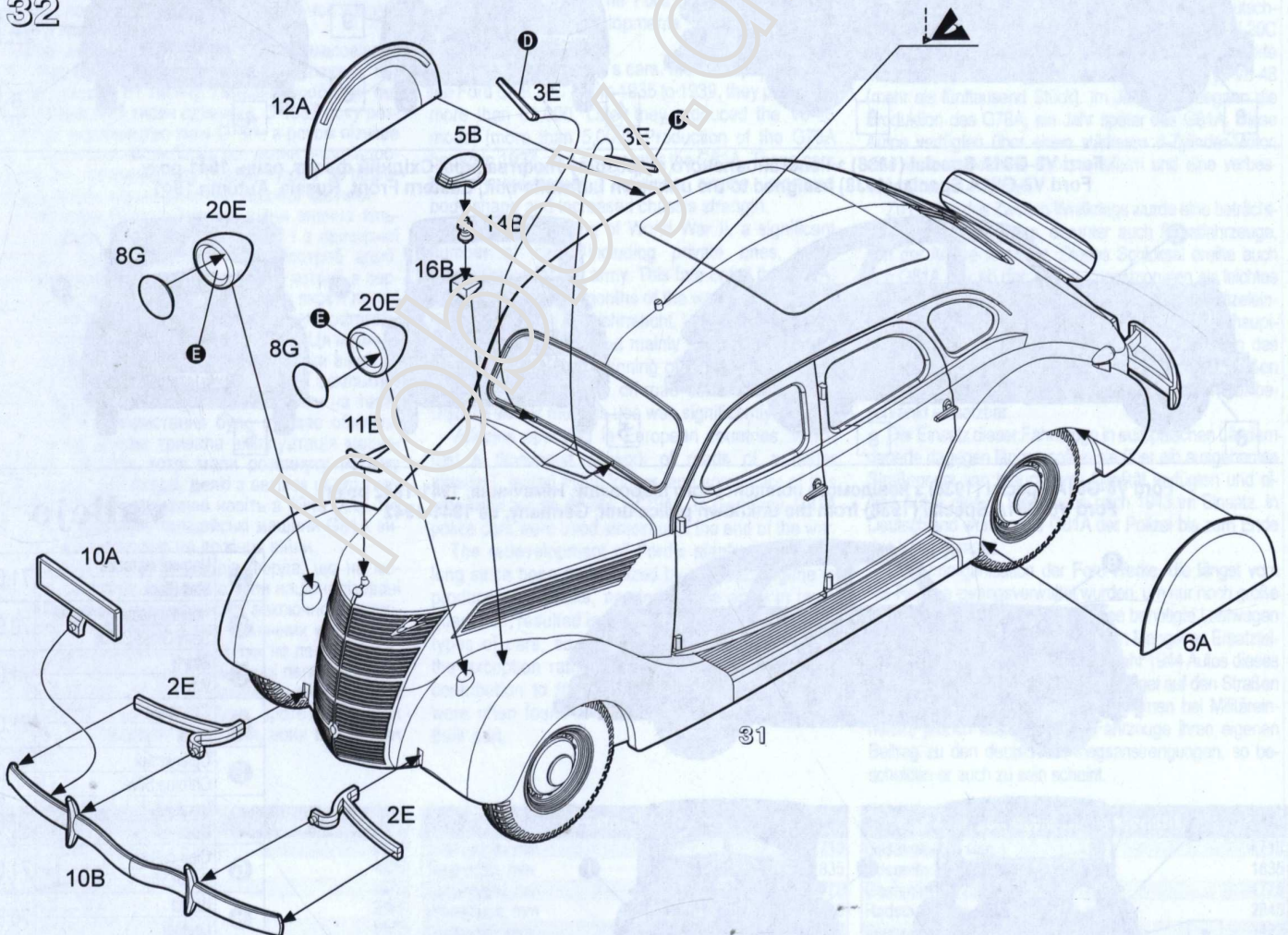
30



31



32

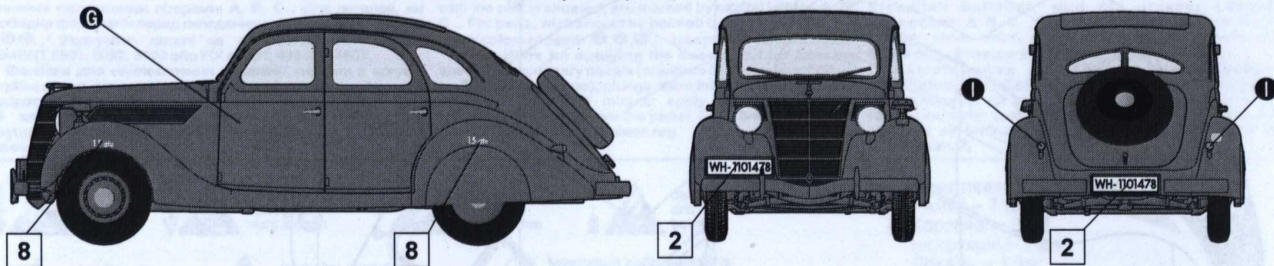


Розфарбування моделі та наклеювання декалей

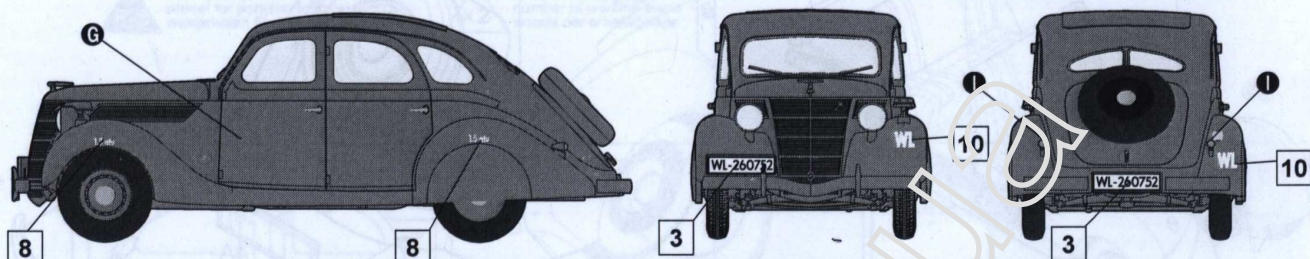
Hinweise zur Bemalung und Anbringung der Abziehbilder

Colour painting and applying decals guide

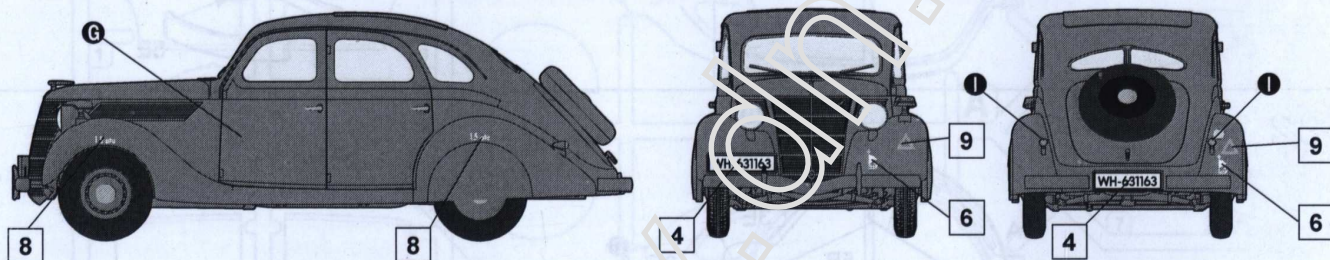
Ford V8-G81A Special (1938) невідомий підрозділ, Франція, 1940 рік
 Ford V8-G81A Special (1938) unknown unit, France, 1940



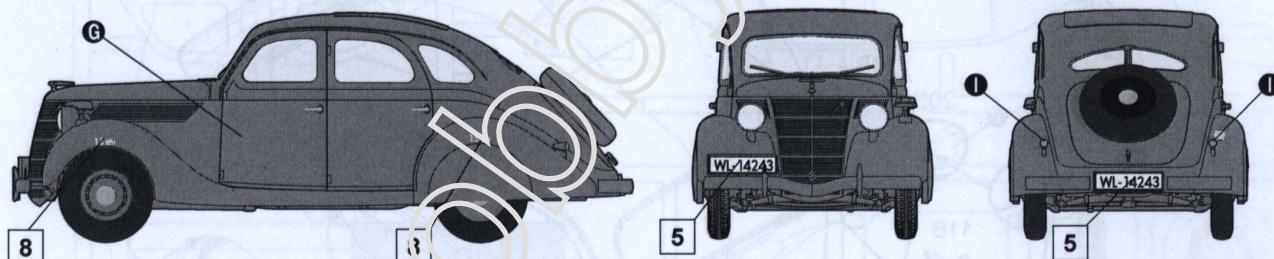
Ford V8-G81A Special (1938) належав невідомому підрозділу Люфтваффе, Франція, осінь 1940 року
 Ford V8-G81A Special (1938) assigned to the unknown Luftwaffe unit, France, Autumn 1940



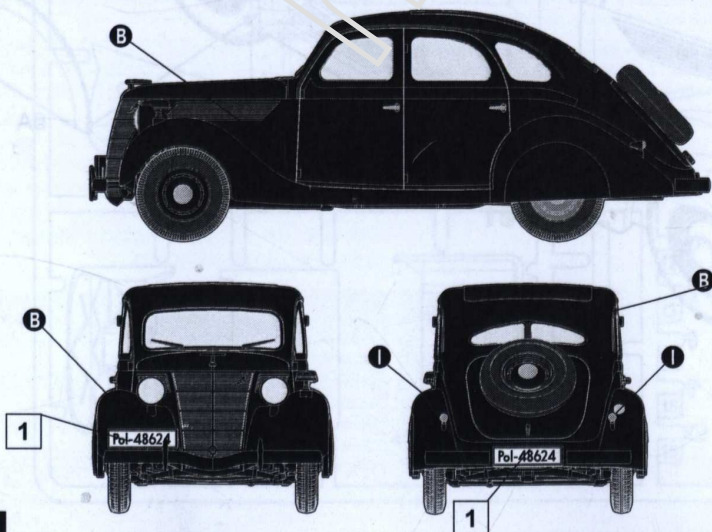
Ford V8-G81A Special (1938) з невідомого підрозділу, Східний фронт, Росія, зима 1941 року
 Ford V8-G81A Special (1938) unknown unit, Eastern Front, Russia, Winter 1941



Ford V8-G81A Special (1938) з невідомого підрозділу Люфтваффе, Східний фронт, осінь 1941 року
 Ford V8-G81A Special (1938) assigned to the unknown Luftwaffe unit, Eastern Front, Russia, Autumn 1941



Ford V8-G81A Special (1938) з невідомого поліцейського підрозділу, Німеччина, 1941-1942 роки
 Ford V8-G81A Special (1938) from the unknown police unit, Germany, ca 1941-1942



vallejo

A	Чорний матовий Matt Black	71.057
B	Чорний напівблискучий Semi Gloss Black	70.950
C	Білий White	71.001
D	Сталевий Steel	71.077
E	Сріблястий Chrome Silver	71.064
F	Іржавий Rust	71.069
G	Сіро-синий Tank Grey	71.056
H	Шкіра Leather	70.818
I	Червоний Red	71.084
J	Дерево Wood	71.062