

# АМО – ЗИС – ЗИЛ



## II. ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ.

### *Часть 2.*

### **ПОПЫТКА ВЫПУСКА СОВЕТСКИХ ЛИМУЗИНОВ В «ДОЗИСОВСКИЙ» ПЕРИОД: ОТ «ЖЕЛЕЗНЫХ КОНЕЙ» К РОСКОШИ.**

Д.Дашко пишет, что к 1932 г. был окончательно решен вопрос о наполнении дорог СССР отечественными легковыми автомобилями типа Ford-A. Их массовое производство еще не началось, но в самое ближайшее время такие автомобили должны были стать максимально доступными. Перед советским автомобилестроением встала новая задача - создать автомобили представительского класса с мощными двигателями (не менее 120 л.с.). В 1931 г. Советское Правительство поручило Научному автотракторному институту (НАТИ) закупить лучшие образцы зарубежных автомобилей класса «люкс», провести их испытания, в частности, определить способность эксплуатироваться на отечественных дорогах, а также определить возможность выпуска подобной машины на одном из советских заводов.

Смелая попытка наладить производство лимузинов (впоследствии ставших предшественниками ЗИС-101) на заводе «Красный Путиловец» пришлось на период, когда производство одних тракторов («Фордзон-Путиловец») заканчивалось, а выпуск других («Универсал») еще не начался. Очевидно, что уровень производства на предприятии не вполне соответствовал необходимым требованиям (см. часть II.1). Однако «смелость города берет» ...

В настоящее время уже невозможно точно установить, кому конкретно принадлежала идея наладить в СССР выпуск автомобилей представительского класса. Параллельно с работой НАТИ или благодаря ей, возникла идея производить лимузины в Ленинграде на «Красном Путиловце». Согласно одной версии, это было желание Первого секретаря Ленинградского областного комитета ВКП(б) и члена Политбюро ЦК ВКП(б) С.М.Кирова. Согласно другой, это была «инициатива снизу» - руководство «Красного Путиловца» обратилось в вышестоящие инстанции с предложением развернуть на заводе производство лимузинов. Для этого предполагалось использовать площади и мощности, освобождающиеся после прекращения производства тракторов «Фордзон-Путиловец». Предложение заводчан дошло до Народного комиссариата тяжелой промышленности, где и было одобрено Григорием Константиновичем (Серго) Орджоникидзе, который в эти годы был председателем Высшего совета народного хозяйства, а затем наркомом тяжелого машиностроения.

В конце 1932 г. Всесоюзное объединение автотракторных заводов официально поручило «Красному Путиловцу» приступить к выпуску автомобилей представительского класса. На заводе началась подготовка, причем, судя по различным источникам, подготовка эта шла с энтузиазмом. Ленинградцы хотели выпускать не менее 20 000

лимузинов в год. Однако в верхних эшелонах власти мнения по поводу автомобильного производства в Ленинграде разделились. Д.Дашко указывает, что нарком Г.К.Орджоникидзе поддерживал инициативу «Красного Путиловца», а И.В.Сталин еще в июне 1932 г. не разрешил выделить 3 млн. рублей на перестройку тракторного цеха завода, ссылаясь на долги и нехватку стали в стране, и предложил подождать, пока отечественное станкостроение обеспечит заводы современными станками, чтобы не тратить средства на импорт. При таких условиях выпуск лимузинов вместо тракторов вряд ли имел хорошие перспективы. Тем не менее, работы начались.

Было очевидно, что создать «с нуля» автомобиль представительского класса в сжатые сроки невозможно, поэтому приняли решение использовать отработанный прием - копировать иностранный образец, в качестве которого выбрали Buick Series 90 1932 года. Существует несколько версий, объясняющих этот выбор. Предполагают, что на принятие решения повлияла память о результатах всесоюзного автопробега 1926 г. из Москвы в Крым, во время которого автомобили Buick прекрасно себя зарекомендовали. Указывают, что по совокупности особенностей конструкции, технологичности и эксплуатационным показателям именно Buick представился наиболее подходящим для нашей страны. Однако было ли это заключение сделано НАТИ по результатам реальных испытаний неизвестно. Есть другая версия, что Buick 32-90 был служебной машиной либо М.Л.Тер-Асатурова (технический директор завода «Красный Путиловец»), либо самого С.М.Кирова, что и повлияло на выбор прототипа. В некоторых публикациях не исключают даже случайный выбор или реализацию принципа «замахнуться по максимуму». Так или иначе, выбор состоялся и оказался, вероятно, не самым оптимальным.

## **ЗАРУБЕЖНЫЕ ПРЕДШЕСТВЕННИКИ ПЕРВЫХ СОВЕТСКИХ ЛИМУЗИНОВ. АВТОМОБИЛИ И МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ.**

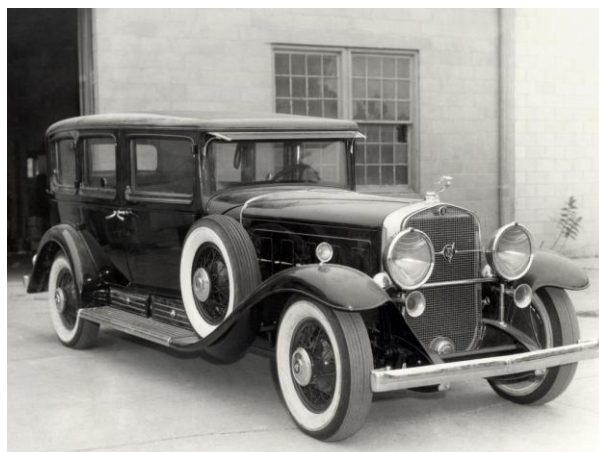
Автомобиль Buick 32-90 был очень прогрессивным даже по американским меркам автомобилем, оснащенным целым рядом оригинальных и сложных в производстве узлов. Например, управление сцеплением было полуавтоматическим - т.е. в конструкции реализовали прообраз автоматической коробки переключения передач.



Buick Series 32-90, который копировали на «Красном Путиловце» конце 1932 - начале 1933 г.  
(Фото из книги В.Киреева, 2013).

Cadillac V16 1930 года, на который внешне похожи Buick Series 32-90 и советский Л-1.

<http://en.autowp.ru/category/armored/23206/pictures/481483>



Масштабные автомодел  
Cadillac V16 1930 года и L-1 1933 г.  
(более подробные фото и описание  
моделей представлены ниже).



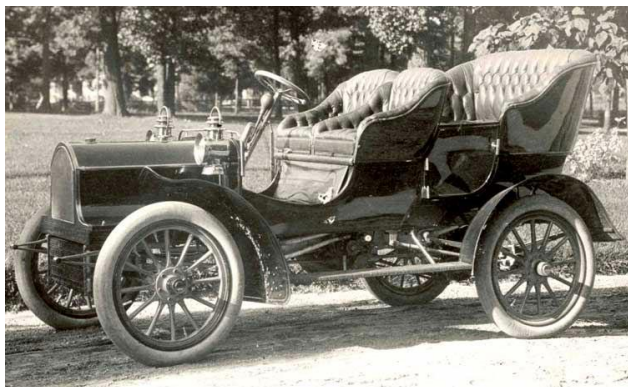
Внешний вид автомобиля Buick Series 32-90 определялся автомобильной модой начала 1930-х годов и не уступал лучшим образцам американского автомобилестроения, например, Cadillac V16 1930 года, который считался эталоном роскоши.

**Из истории фирмы Бьюик Мотор (Buick Motor).** Американская фирма Buick Motor расположена в г. Флинт (Детройт, штат Мичиган) и является отделением General Motors Corporation. История Buick Motor началась более 100 лет назад. Ее создал американец шотландского происхождения Дэвид Данбар Бьюик (David Dunbar Buick, 1854-1929). Активная коммерческая и изобретательская деятельность Д.Бьюика началась в 1882 г., когда он стал совладельцем фирмы по производству сантехнических изделий и разработал способ соединения фарфора с металлом. Этот способ до настоящего времени используется при производстве чугунных эмалированных ванн. В конце XIX века его также использовали при изготовлении унитазов. Выйдя из сантехнического бизнеса, Д.Бьюик в 1899 г. создал Buick Auto-Vim and Power Company, которая занималась изготовлением простых одноцилиндровых двигателей для сельского хозяйства. Вскоре Д.Бьюик заинтересовался автомобилестроением и к началу 1902 г. создал единственный экземпляр оригинального автомобиля. В эти годы Д.Бьюик начинает сотрудничать в области двигателестроения с талантливым инженером Уолтером Лоренцо Марром (Walter Lorenzo Marr). В начале 1902 г. Д.Бьюик создает Buick Manufacturing Company, которая должна была производить автомобильные моторы и автомобили собственной конструкции, однако успеха бизнес не принес. К 1903 г. деньги закончились и Д.Бьюик взял большой кредит и преобразовал компанию в Buick Motor Company. Финансовые проблемы продолжались и в 1904 г. в компанию пришел новый президент Уильям Дюрант (William Durant) - будущий создатель General Motors Corporation, который сумел по-настоящему организовать серийное производство машин марки Buick. Основатель фирмы оставался членом Правления до 1906 г., когда покинул фирму, продав остатки своей доли У.Дюранту.

Неудачливый бизнесмен, D.Buick оказался значительно более удачливым конструктором. В самом начале XX века он в сотрудничестве с У.Марром создал верхнеклапанный двигатель, который до настоящего времени остается наиболее распространенным вариантом двигателя внутреннего сгорания.

Фирма Buick Motor Company, благодаря деятельности У.Дюранта, в 1908 г. стала основой General Motors Corporation, сохранив, однако, определенную автономность. Первый автомобиль, по сути, экспериментальный прототип Buick, видимо обозначался как модель А. Следующая модель В имела оригинальную конструкцию: двухцилиндровый двигатель находился под передним сиденьем, а капот содержал радиатор и имел декоративную функцию. В 1903-1904 гг. фирма выпустила всего 37 автомобилей модели В. Дела пошли лучше после прихода У.Дюранта. В 1905 г. было построено 750 машин

модели С, которые практически ничем не отличались от модели В. В 1906 г., кроме двухцилиндровых моделей F и G, появился четырехцилиндровый Buick модели D, который выпускался до 1908 г. В 1906 г. было выпущено 1400 машин, в 1907 г. - более 4600, а в 1908 г. уже почти 9 тысяч. В эти годы Buick Motor стал вторым по объему производителем машин в Америке после Ford.



Buick модели В (1903-1904 гг.)  
<http://autohis.ru/buick-history.php>



Buick модели 25 (1925)  
<http://autohis.ru/buick-history.php>

В 1914 г. началась эпоха шестицилиндровых Buick. В 1920-1930-х годах компания Buick Motor внедрила целый ряд инновационных конструктивных решений, ее автомобили стали популярными у состоятельных американцев. Фирма превратилась в одного из законодателей автомобильной моды. В 1919-1924 гг. Buick Motor занимала четвертую позицию в рейтинге автопроизводителей США. В 1931 г. Buick Motor запустила в производство восьмицилиндровые двигатели. Модели Buick Motor являлись образцами для подражания других фирм.



Рекламный проспект линейки  
 Buick 1932 г., 50-й серии  
<http://momentcar.com/image-modelYear/16560-buick-series-50-1932-6.jpg.html>



Buick 1932 г. 50-й серии  
<http://momentcar.com/image-modelYear/16560-1932-series-50-1.jpg.html>

В 1932 г. в результате Великой Депрессии американский автопром переживал не лучшее время, спрос на автомобили неуклонно снижался. Тем не менее, Buick Motor подготовила к выпуску новые модели, которые имели новые восьмицилиндровые двигатели, что увеличивало мощность на 8-10 л.с. У новых машин имелись и другие интересные технические новинки (регулируемая жесткость подвески, «волшебное управление» сменой передач - прообраз автоматической коробки переключения скоростей и др.). Автомобили Buick в 1932 г. предлагались в четырех разных сериях, а общее число

моделей доходило до 25. Самый крупный автомобиль, относившийся к серии 90, был впоследствии скопирован на «Красном Путиловце» и стал Л-1.



Вуик 1932 г. 90-й серии

<http://momentcar.com/image-modelYear/16427-buick-series-90-1934-11.jpg.html>

<http://momentcar.com/image-modelYear/16563-buick-series-90-1932-1.jpg.html>



Вуик 1934 г. 90-й серии. <http://momentcar.com/image-modelYear/16427-buick-series-90-1934-8.jpg.html>

<http://momentcar.com/image-model/1277-buick-series-90-8.jpg.html>

В 1934 г. выпуск 90-й серии продолжился, но экстерьер автомобилей заметно изменился. Хотя некоторая угловатость сохранялась, обводы кузова стали более плавными. Внешний вид стал более современным, а сходство с Л-1 исчезло, что хорошо заметно при сравнении масштабных моделей этих автомобилей (описание моделей ниже). Дизайн лимузинов Вуик 1934 г. 90-й серии рассматривался в качестве потенциального образца для ЗИС-101, но не стал таким образцом.



Масштабные модели Л-1 («Наш автопром») и Вуик 1934 г. 90-й серии («Brooklin Models»).



Логотипы фирмы Buick Motor  
<http://avtoto.com.ua/blog/istorija-avtomobilej/avtomobilnava-azbuka-logotipov-i-nazvanij-bukva-b.html>

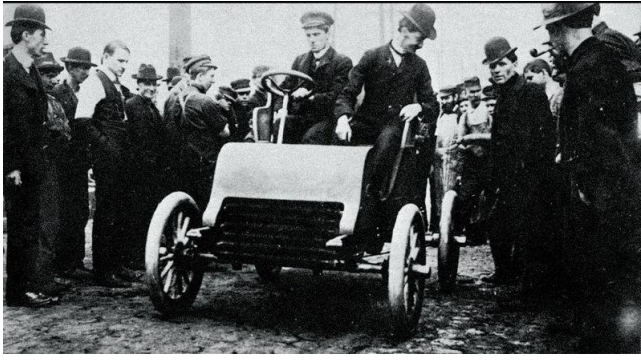
Как можно видеть, в 1911 г. круг из логотипов 1904-1905 гг. превратился в стилизованное изображение буквы «В», внутри которой располагались остальные буквы названия марки. В 1913 г. эту эмблему заменили на прямоугольник с косою надписью Buick. В 1930-х годах, подчеркивая что Buick это автомобиль для состоятельных людей, логотип стал изображать щит с гербом шотландского рода Buick. С некоторыми изменениями этот вариант логотипа дожил до 1959 г. К тому времени у Buick Motor появились три популярных модели и вместо одного щита сделали три. В 1975 г. эмблема превратилась в сокола в связи с выпуском модели Skyhawk («Небесный сокол»), которая производилась до 1990 г. После снятия этой модели с производства вернулись к логотипу с тремя щитами.

Компания существует в настоящее время, причем с 2001 г. ее основной продукцией являются полноразмерные переднеприводные автомобили среднего класса, в первую очередь предназначенные для американского рынка.

При обсуждении истории создания первых советских лимузинов, неизбежно упоминание автомобилей представительского класса фирмы Cadillac, хотя, внешне похожие, конструктивно они оказались в достаточной степени далеки от Л-1 и ЗИС-101. Не только с Buick, но и с Cadillac в 1936 г. И.В.Сталин и другие руководители СССР сравнивали первые ЗИС-101, собранные на ЗИСе. Поэтому некоторые сведения из истории фирмы Cadillac представляются вполне уместными.

**Из истории фирмы Кадиллак (Cadillac - Cadillac Motor Car Company).** Cadillac - одна из старейших американских и мировых автомобильных фирм. Ее «корни» связаны с именем Г.Форда, который в 1899 г. создал в Детройте (штат Мичиган) Detroit Automobile Company, которую в 1901 г. переименовал в Henry Ford Company. Однако переименование не помогло, бизнес не развивался и фирма начала готовиться к банкротству.

По поводу дальнейшей роли Г.Форда в судьбе будущей фирмы Cadillac существуют различные версии. По одной, Г.Форду принадлежала инициатива пригласить Генри Мартина Лиланда (Henry Martyn Leland) и реорганизовать с его помощью разорившийся завод в Детройте с целью его использования для производства автомобилей высшего класса, причем Г.Форд и Г.Лиланд, предположительно, совместно приняли решение назвать фирму «Cadillac» (Энциклопедия «За рулем»). По другой версии, более правдоподобной, Г.Форд забросил обанкротившуюся фирму, а Г.Лиланд для экспертизы продаваемого оборудования пригласили финансисты Уильям Мерфи и Лемюэль Боуэн. По этой версии именно Г.Лиланд уговорил бизнесменов развернуть новое производство, используя свой одноцилиндровый двигатель. К 1902 году 59-летний Г.Лиланд был известным инженером, владельцем фирмы, поэтому к его рекомендациям прислушались. Наконец, по третьей версии Г.Лиланд по инициативе инвесторов появился в фирме еще в период работы в ней Г.Форда, который не смирился с конкуренцией и ушел, забрав права на свое имя, но оставив фирме права на разрабатываемый автомобиль (фактически, Ford A). Этот автомобиль, но оснащенный двигателем Г.Лиланда стал первым Cadillac.



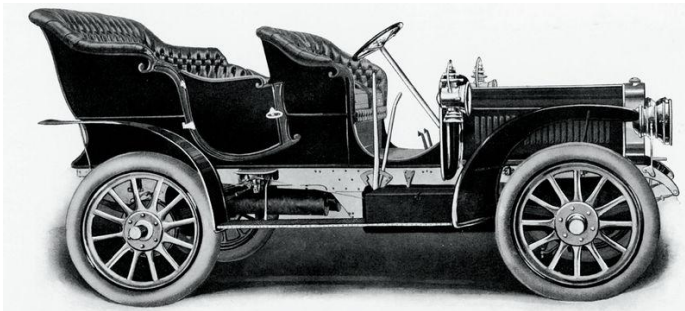
Первый Cadillac, 1902 г.

<http://wiki.zr.ru/Файл:Генри Лиланд-2.jpg>



Cadillac Model A, 1903 г.

[http://www.icwiki.ru/Файл:Cadillac\\_model a 1.jpg](http://www.icwiki.ru/Файл:Cadillac_model_a_1.jpg)



Cadillac Model L, 1906 г.,  
4-цилиндровый двигатель

<http://wiki.zr.ru/Файл:Генри Лиланд-4.jpg>

Общее всех версий - несомненная определяющая роль Г.Лиланда в создании новой фирмы. «Автомобильная компания Кадиллак» (Cadillac Motor Car Company) была создана 22 августа 1902 г. Г.Лиланд стал ее директором и техническим консультантом. Компания была названа, что необычно, не в честь создателя фирмы, а в честь основателя города Детройт. Это был французский колониальный администратор, исследователь и военный Антуан Ломе де Ла Мот-Кадильяк (Antoine Laumet de La Mothe, sieur de Cadillac; 1658-1730), который в 1701 г. основал торговую факторию Форт Поншартрен-дю-Дэтруа (Fort Pontchartrain du Detroit - Форт у Пролива), впоследствии ставшую городом Детройт.

Первый прототип Cadillac появился в октябре 1902 г., а в январе следующего года автомобиль показали на выставке в Нью-Йорке. Модель была копией Ford Model A, но двигатель стоял другой, одноцилиндровый мощностью около 10 л.с. и размещался он под передним сиденьем. Cadillac Model A понравился, поступили первые заказы и в марте 1903 г. началось серийное производство автомобилей. Успех Model A позволил развивать производство, а появившаяся в 1905 г. Model D сделала компанию Cadillac всемирно известной. Пятиместный автомобиль имел четырехцилиндровый двигатель. Его корпус делали из дерева, обшитого алюминиевыми пластинками.



Логотипы фирмы Cadillac.

<http://www.avtodomovoi.ru/logos/logotip-cadillac>

Фирменная эмблема Cadillac – это семейный герб Антуана Кадильяка, на котором поля щита украшены геральдическими фигурками. В 1930-х годах герб получил крылья, но они не прижились. Затем герб вписывали в треугольник. В наши дни логотип упрощен, дизайнеры придали старому логотипу более современный и стремительный вид.

Несмотря на довольно высокую цену, продукция фирмы пользовалась устойчивым спросом. Успех во многом был результатом абсолютной надежности и тихой работе двигателя, которых добился Г.Лиланд. В 1908 г. от корпорации General Motors поступило предложение купить торговую марку Cadillac, причем сумма контракта по тем временам была огромной. В июле 1909 г. сделка состоялась. Фирма хоть и вошла в концерн, но организационно осталась отдельной компанией, а Г.Лиланд сохранил за собой пост ее президента и главного управляющего. Г.Лиланд ушел из General Motors в 1917 г. и основал Lincoln Motor Company, которая впоследствии стала одним из основных конкурентов Cadillac.

Благодаря фирме Cadillac в практику мирового автомобилестроения пришло множество технических новинок: сборка из унифицированных деталей, электрический стартер, серийное производство автомобилей с закрытым кузовом, дизайнерская (а не инженерная, как было ранее принято) разработка кузовов, откидывающийся руль, индивидуально конфигурируемые сиденья, автомобильный кондиционер, триплекс, модифицированная коробка передач, фирменные «плавники» 1950-х гг. и т.д., и т.д.

Одним из самых значимых технических новшеств Cadillac стала модификация для автомобилестроения и широкое внедрение в производство восьмицилиндрового V-образного двигателя. Это техническое достижение также произошло благодаря Г.Лиланду. V-образный мотор в начале XX века пытались применять на некоторых автомобилях, но или единично, или неудачно. История V-образных двигателей (см. часть 8) началась в 1902 г., когда француз Leon Levavasseur получил патент на двигатель Antoinette V8. Выпуск двигателя начался в 1904 г., его устанавливали на малые суда и самолеты. В 1905 г. фирма Rolls-Royce построила 3 экземпляра автомобиля с двигателем V8, однако опыт остался ограниченным.

Г.Лиланд, взяв в качестве образца авиационный мотор, создал 8-цилиндровый нижнеклапанный автомобильный двигатель, который можно было использовать при серийном производстве. Все работы велись тайно, и появление в 1914 г. мотора V8 объемом 5,1 л, который при 2400 об./мин развивал 70 л.с. стало неприятным сюрпризом для других автомобилестроителей. Скорость автомобиля с двигателем V8 достигала 65 миль/ч, он имел 15 вариантов кузова и комплектовался часами, электрическим гудком и насосом для шин, питающимся от двигателя. Этот Cadillac Type 51 1915 г. стал первым относительно массовым (насколько это возможно для моделей Cadillac) автомобилем с V-образным двигателем. Затем началось производство автомобилей с еще более мощными моторами V12 и V16, которые стали широко распространены в начале 1930 гг.



7-местный Cadillac Imperial Sedan  
1930 г. на рекламном проспекте

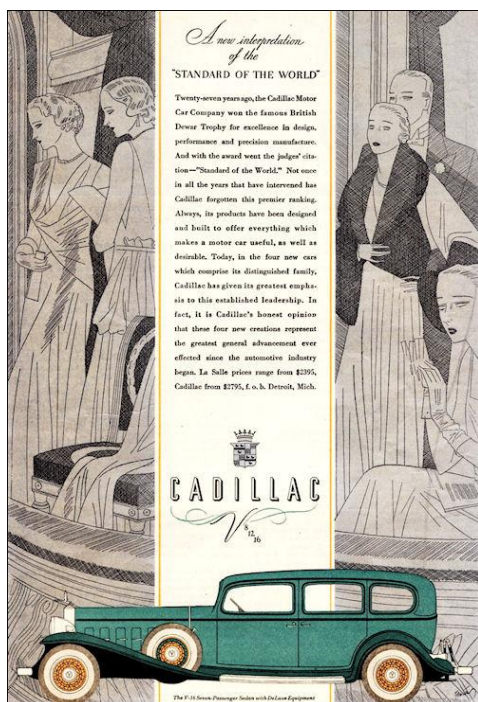
<http://www.classiccarcatalogue.com/CADILLAC%201930.html>



7-местный Cadillac Imperial Sedan (лимузин?)  
1930 г.

<http://velocityjournal.com/journal/1930/cadillac/8316/index.html>





Cadillac V16 7-местный седан 1932 г.  
на рекламном проспекте Cadillac с надписью:  
«Новая интерполяция «Мирового стандарта»»  
<http://www.classiccarcatalogue.com/CADILLAC%201932.html>



Cadillac V-12 7-местный лимузин 1932 г.  
<http://velocityjournal.com/journal/1932/cadillac/8322/index.html>

Вполне закономерно, что после 1927 г., когда начал работу дизайнерский отдел Cadillac, автомобили этой фирмы стали законодателями автомобильной моды, объектом сравнения и подражания. Типы кузовов постоянно изменялись и совершенствовались. Основными изготовителями кузовов были известные кузовные фирмы Fisher и Fleetwood, которые были куплены General Motors и вошли в состав концерна. В рекламе 1927 г. сообщалось, что клиент может выбирать из 50 кузовов разных типов и 500 различных сочетаний окраски и обивки. В результате каждый покупатель мог получить уникальный автомобиль.

Все сказанное о двигателях и кузовах Cadillac в полной мере относится к мощным большим седанам и лимузинам 1930-1932 гг.



Cadillac V16 Fleetwood Имперский  
седан 1932 г.  
<http://www.autowp.ru/cadillac/v16/78722/33303/pictures/gjsqr0/>



Cadillac V16 452 седан 1932 г.  
<http://wp-b.com/238281>

Примером уникального максимально роскошного автомобиля того периода является Cadillac Deluxe Tudor Limousine 8с (1932 г.), изготовленный для последнего императора Китая Пу И.

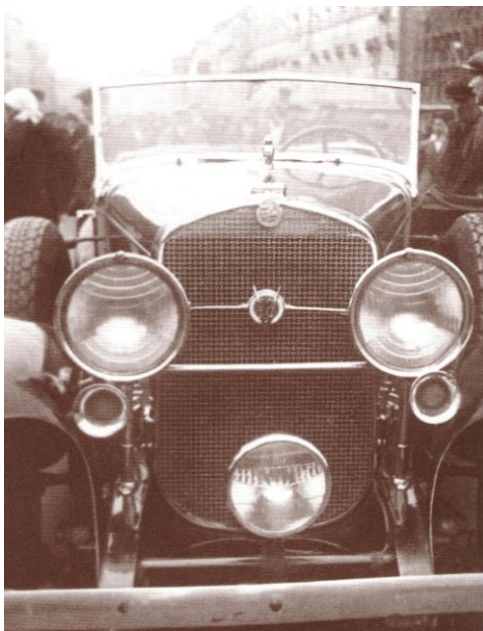


Cadillac Императора Пу И.

<http://www.shov.ru/p7152.htm>

Cadillac Императора Пу И.

<http://www.shov.ru/p7152.htm>



Cadillac V16 1932 г. на улице Москвы.  
Фото из книги Шугурова Л.М., 2004

В СССР в 1930-х гг. эти автомобили встречались редко. Л.М.Шугуров, создавая зарисовки автомобильной Москвы тех лет, писал, что американский Cadillac-452 с двигателем V16, который можно было увидеть на улицах столицы, был, видимо, единственный в нашей стране. Автомобиль весил 2600 кг и мог с легкостью делать 160 км/ч. Кто из высшего руководства на нем ездил не обсуждалось.

Несмотря на отдельные конструкторские, производственные и маркетинговые неудачи, имевшие место на протяжении длительной истории фирмы, автомобили марки Cadillac продолжают выпускаться до наших дней, сохраняя популярность благодаря сочетанию элегантности, технического совершенства и безопасности.

Дашко Д. Советские легковые. 1918-1942. М., 2012. - 223 с.

Хрисанфов А. Кунсткамера. Buick 1932 г. АвтоРевю, 2003. <http://www.autoreview.ru/archive/2003/24/kunst/>

Хрисанфов А. У истоков - 1907 Buick Model F. АвтоРевю

[http://www.autoreview.ru/archive/section/detail.php?ELEMENT\\_ID=68963&SECTION\\_ID=1963](http://www.autoreview.ru/archive/section/detail.php?ELEMENT_ID=68963&SECTION_ID=1963)

История компании Buick. Веб-сайт «Аautohis». <http://autohis.ru/buick-history.php>

История Buick. Веб-сайт [http://www.mvautotun.ru/buick/history/buick\\_14.html](http://www.mvautotun.ru/buick/history/buick_14.html)



Последний Император Китая  
Пу И. (1906-1967)

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=277010>



О производителе автомобилей Buick. Веб-сайт <http://www.autowe.ru/car/buick/>  
David Dunbar Buick. Wikipedia. [https://en.wikipedia.org/wiki/David\\_Dunbar\\_Buick](https://en.wikipedia.org/wiki/David_Dunbar_Buick)  
diecast43. Модельная серия «Наш автопром»: Л-1 - Советский Buick. Веб-сайт «Livejournal». <http://diecast43.livejournal.com/216819.html>  
**Kononenko** А. История создания названия и логотипа Buick. Веб-сайт <http://avtoto.com.ua/blog/istorija-avtomobilej/avtomobilnava-azbuka-logotipov-i-nazvanij-bukva-b.html>  
Генри Лиланд. Веб-сайт «Энциклопедия «За рулем. РФ» [http://wiki.zr.ru/Генри\\_Лиланд](http://wiki.zr.ru/Генри_Лиланд)  
Веб-сайт «Академик» <http://dic.academic.ru/dic.nsf/es/71805/ББЮИК>  
Веб-сайт «Автодомовой» <http://www.avtodomovoi.ru/logos/logotip-cadillac>  
Веб-сайт «Classic car catalogue» <http://www.classiccarcatalogue.com/CADILLAC%201930.html>  
Веб-сайт «Encydia» [http://ru.encydia.com/en/Список\\_моделей\\_Кадиллака](http://ru.encydia.com/en/Список_моделей_Кадиллака)  
Веб-сайт «Velocity Automotive Journal» <http://velocityjournal.com/journal/1930/cadillac>  
История Cadillac. Веб-сайт «Первый автомобильный» <http://first-car.iimdo.com/cadillac/история-cadillac/>  
История компании Cadillac. Википедия. [http://www.jewiki.ru/История\\_компании\\_Cadillac](http://www.jewiki.ru/История_компании_Cadillac)  
Автомобильная компания Кадиллак. Веб-сайт <http://cadillac-favorit.ru/about/>  
История производителя. Веб-сайт <http://www.avtoprofv.ru/auto/cadillac.shtml>  
Веб-сайт <http://momentcar.com>  
Веб-сайт <http://auto.vercity.ru/gallery/automobiles/buick>  
Веб-сайт <http://www.collectorcarads.com>  
Веб-сайт <http://www.shov.ru/p7152.htm>  
Википедия <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=277010>

**CADILLAC V16 (1930 г.)** легковой автомобиль высшего класса.

Примечание: голубая (металлик) и черная окраска.

Производитель: Германия-Китай, фирма «ModelCarWorld»<sup>1</sup> - «IXO» (серия «WhiteBox»<sup>1</sup>, тираж 1008 экз.).

Год производства: 2013

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик

\*- сведения о фирмах-изготовителях в конце текста очерка.



**CADILLAC V16 LWB (1930)** легковой автомобиль высшего класса.

Примечание: желтая и светло-коричневая окраска.

Производитель: Германия-Китай, фирма «ModelCarWorld»<sup>1</sup> - «IXO» (серия «WhiteBox»<sup>1</sup>, тираж 1000 экз.).

Год производства: 2016

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**CADILLAC V-16 (1932 г.)** легковой автомобиль высшего класса.

Примечание: малиновая окраска, кузов без остекления.

Производитель: Польша-Китай (производитель модели засекречен), фирма «Amercom»<sup>2</sup> (Издательство «Amercom», серия «Legendarne Samochody»<sup>2</sup> № 34).

Год производства: 2011 (ориентировочно 06.2011)

Масштаб: 1:43 (?)

Материал: металл, пластик



**CADILLAC DELUXE TUDOR LIMOUSINE 8C (1932) (The Last Emperor of China)**

автомобиль представительского класса (использовался Императором Китая Пу И)

Примечание: вишневая окраска, фурнитура «золотая».

Производитель: США-Китай, фирма «True Scale Miniatures» («TSM Model»)³.

Год производства: 2013.

Масштаб: 1:43.

Материал: смола с металлическими и пластиковыми деталями.



## СОЗДАНИЕ И НЕСЧАСТЛИВАЯ СУДЬБА Л-1.

Чертежи Л-1 выполняли в ленинградском институте «ЛенгипроВАТО» (ленинградское отделение Института проектирования автотракторных заводов — «Гипровато»). Проектные работы были начаты в конце октября 1932 г., а уже в марте 1933 г. приступили к сборке автомобиля. Работы над созданием первого советского лимузина велись рекордными темпами под девизами «Даешь советский «Бьюик» и «Ничего иностранного - все отечественное». К изготовлению многих узлов были привлечены смежные предприятия Ленинграда. Кузов, силовой агрегат, коробка передач, элементы подвески и т.д. - все было отечественным. Только электрооборудование и некоторые измерительные приборы остались импортными. При копировании 8-цилиндрового рядного двигателя объемом 5,7 л инженеры несколько понизили степень сжатия, чтобы адаптировать мотор к низкосортному топливу. В результате мощность уменьшилась на 8 л.с., но улучшились эксплуатационные характеристики. Есть данные, что были внесены некоторые изменения (с учетом специфики производства и эксплуатации в условиях СССР тех лет) в конструкцию амортизаторов и рессор. Опытную модель автомобиля подвергли испытаниям в аэродинамической трубе лаборатории аэродинамики Ленинградского политехнического института им. М.И. Калинина, после чего, возможно, в форму кузова внесли незначительные усовершенствования. Тем не менее, автомобиль, по сути, оставался копией Buick 32-90. Наиболее заметными внешними отличиями была эмблема «КП» вместо «Buick» и колеса с цельными ободами вместо спицованных.

К 1 мая 1933 г. первые шесть Л-1 были готовы и приняли участие в ленинградской Первомайской демонстрации.

### Характеристики автомобиля Л-1.

Годы производства: 1933

Количество мест: 7

Компоновка: рамная, переднемоторная, заднеприводная

Кузов: «большой седан», 4-дверный

Мощность двигателя 105 л.с. при 2900 об./мин.

Тип двигателя: рядный 8-цилиндровый

Число передач: 3

Длина 5300 мм, ширина 1890 мм, высота 1860 мм

Колёсная база 3380 мм

Масса 2300 кг

Максимальная скорость 115 км/ч



Автомобиль Л-1.

<https://www.drive2.ru/b/52401569799962334/>

Заводская эмблема Л-1 в виде шестерни с вписанными в нее буквами «КП» и датой «1933» на знамени в нижней части.

Фото из статьи С.Труфанова, 2012.



Происхождение названия первого советского лимузина Л-1 остается не вполне ясным. Л.М.Шугуров указывает, что автомобиль уже при создании получил название «Ленинград-1» (Л-1). Этой же версии придерживаются авторы многих Интернет-публикаций. Однако Д.Дашко, анализируя оригинальные источники, предполагает, что автомобиль мог первоначально называться «Легковой-1». Вместе с тем, далее указывает эксперт, в 1930-х годах и другие разработки «Красного Путиловца» - пушки и трактора, также имели индексы «Л». Этим индексом пользовалось «ЛенгипроВАТО», которое впоследствии вошло в состав завода «Красный Путиловец» (Кировский завод). Начиная с

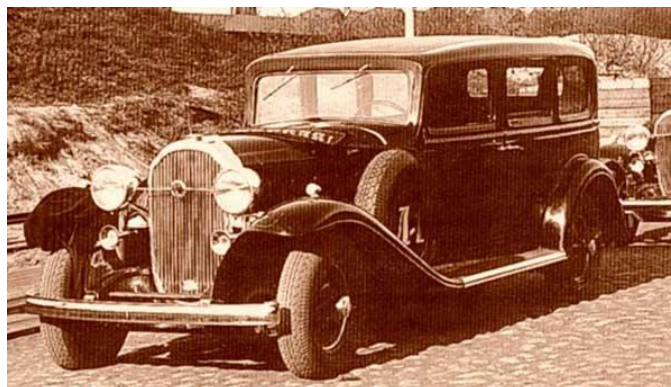


1970-х годов, автомобиль благозвучно и, видимо, заслуженно называют в литературе «Ленинград-1», хотя истинность такого названия и не подтверждена документально.

Также нуждается в комментарии и особенности кузова Л-1. Формально, это был не лимузин, а большой седан, так как в салоне не было перегородки. Тем не менее, в СССР все большие легковые автомобили высшего класса назвали лимузинами, а истинные лимузины, как пишет Д.Дашко, именовали «автомобилями закрытого типа».



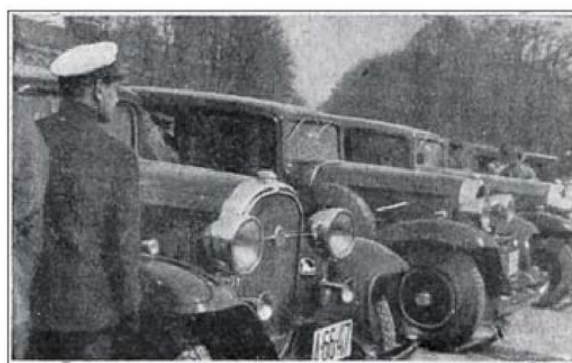
Готовые Л-1 во дворе завода  
<https://www.drive2.ru/c/288230376151946314/?page=0>



Один из первых Л-1. Видна лента на капоте.  
<https://www.drive2.ru/c/288230376151946314/?page=0>



Колонна Л-1 на столичных улицах  
(Ленинград или Москва?)  
<https://www.drive2.ru/c/288230376151946314/?page=0>



Л-1, прибывшие в Москву  
на газетной фотографии 1933 г.  
Фото из статьи С.Труфанова, 2012

Девятнадцатого мая 1933 г. 6 новых Л-1 отправились в испытательный пробег Ленинград-Москва-Ленинград. Существует несколько версий, описывающих события этого пробега. В Интернете и в ряде публикаций часто приводят версию, согласно которой все автомобили во время пробега поломались (испытали технические проблемы) и даже чуть ли не развалились (потеряли способность передвигаться) на обратном пути из Москвы в Ленинград. Некоторые описания «идут еще дальше» и описывают начало поломок еще по пути в Москву. Эти поломки, якобы, определили отказ от серийного производства Л-1 и чуть не повлекли за собой репрессии в отношении разработчиков. Правдивость этих сведений остается неясной и вызывает критику серьезных экспертов.

Л.М.Шугуров никаких поломок Л-1 во время пробега не описывает. Д.Дашко также склоняется к мысли, что фатальные поломки во время автопробега, скорее всего, миф и ссылается на газетные публикации того времени о высоком качестве сборки автомобилей и отсутствии поломок во время автопробега. Есть еще свидетельство современника пробега, в то время заведующего архивом и библиотекой ЛенгипроВАО М.Ф.Косинского, который вспоминает, что пробег нескольких машин в Москву показал хорошие результаты. В столице Л-1 осматривал Г.К.Орджоникидзе и, видимо, остался

доволен. Результаты автопробега были признаны положительными и на июль 1933 г. был запланирован дальний пробег по маршруту Ленинград-Тифлис.



Известная фотография Л-1 на фоне городского пейзажа 1930-х годов.

Фото из статьи С.Труфанова, 2012.

Однако планам ленинградцев сбыться было не суждено. Через 2 недели после возвращения из столицы все работы по Л-1 на «Красном Путиловце» были свернуты. Приказом Народного

комиссариата тяжелой промышленности задание создать представительский лимузин было передано московскому ЗИСу. Есть сведения, что И.В.Сталин отверг ленинградский Л-1, даже не взглянув на него. Версия об определившем судьбу Л-1 нежелании И.В.Сталина запускать производство лимузинов в Ленинграде представляется вероятной, учитывая его неприязнь к С.М.Кирову, под общим руководством которого краснопутиловцы создали автомобиль. Нельзя исключить, что сворачивание работ по Л-1 в определенной степени явилось «заслугой» влиятельного И.А.Лихачева, возглавлявшего автозавод в Москве и желавшего сосредоточить производство машин высокого класса в своих руках. Менее вероятно, как считает Д.Дашко, что сворачивание автомобильной программы на «Красном Путиловце» было обусловлено необходимостью выпускать трактора и танки. На ЗИС передали всю документацию, детали несобранных автомобилей и 2 готовых Л-1. В.Киреев, пишет, что ленинградцы почувствовали себя очень обиженными, и зисовский инженер, приехавший за машинами, был побит возмущенными путиловскими рабочими.

Таким образом, шесть Л-1 стали первыми и последними автомобилями представительского класса, выпущенными «Красным Путиловцем». Дальнейшая судьба этих автомобилей точно не известна. Можно уверенно сказать, что два Л-1 были отправлены в Москву на ЗИС, а в дальнейшем, возможно, числились в правительственном гараже Москвы. Про остальные иногда пишут, что они эксплуатировались в Ленинграде вплоть до начала войны, а в годы блокады бесследно исчезли. Однако М.Ф.Косинский вспоминает, что один автомобиль он видел в 1961 г. Этот Л-1 принадлежал частному владельцу и был еще на ходу. По неподтвержденным данным один автомобиль мог попасть в Харьков. Д.Дашко приводит сведения, что 4 экземпляра Л-1 были отправлены в Монгольскую народную республику в качестве подарка местному партийному руководству. К сожалению, до наших дней ни одного экземпляра Л-1 не сохранилось.

Дашко Д. Советские легковые. 1918-1942. М., 2012. - 223 с.

Киреев В. ЗИС-101. /Ред. серии И.Падерин. Книжная серия «А», книга 3-я, экспер. изд-ие. Gorkyclassic, 2013.

Труфанов С. Короткая жизнь «советского бьюика» (Автомобиль Л-1 завода «Красный Путиловец», 1933 год). М-Хобби, 2012, №3, с. 32-37.

Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР. Том 1. М.: ИЛБИ, 1993, 256 с.

Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили страны советов (2-е изд., переработанное и дополненное). Издательство ДОСААФ СССР, М., 1983

Косинский М.Ф. Первая половина века : Воспоминания. - Paris : YMCA-Press, 1995. - 417 с. : портр. - (Всероссийская мемуарная библиотека. Наше недавнее ; вып.12). Гл. 12. Академический институт «Гипровато» и Артмузей. Веб-сайт «Сахаровский центр». <http://www.sakharov-center.ru/asfcd/auth/?num=7112&t=page>

ЗИС-101. Автолегенды СССР, 2012, № 84. (24.04.2012).

Бьюик советской заправки-Красный Путиловец Л-1 '1933. Веб-сайт «Drive2.ru»

<https://www.drive2.ru/c/288230376151946314/?page=0>

"Сталинский сокол" — муки рождения первого советского лимузина. Веб-сайт «Drive2.ru»

<https://www.drive2.ru/b/52401569799962334/> Советские лимузины. Веб-сайт «World of Speed»

<https://wos.mail.ru/forums/showthread.php?t=16417>

Ленинград I. Автомобили Сталина. Надежность, безопасность, комфорт.

[http://stalin-auto.mv1.ru/index/leningrad\\_1/0-9](http://stalin-auto.mv1.ru/index/leningrad_1/0-9)

*Масштабные модели.*

Л-1 «КРАСНЫЙ ПУТИЛОВЕЦ» (1933 г.) легковой автомобиль представительского класса.

Примечание: черная окраска.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран» и фирма «Hongwell Toys Ltd.» (серия «Наш автопром» Н163, первый выпуск)<sup>5</sup>.

Год производства: 2017 (09.2017)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик, бокс



**Л-1 (КРАСНЫЙ ПУТИЛОВЕЦ, 1933 г.)** легковой автомобиль представительского класса.

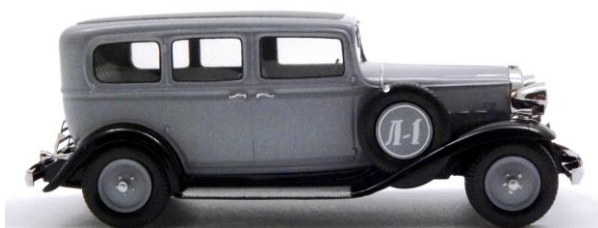
Примечание: серая и черная окраска, ограниченный тираж (возможно, по заказу Андрея и Александра Гусевых при участии Александра Павленко).

Производитель: Украина (Киев), мастерская (студия коллекционных автомоделей) «EMC Models»<sup>6</sup> (Владимир Пивторак), ручная работа.

Год производства: 2009-2010

Масштаб: 1:43.

Материал: смола с металлическими деталями.



**Л-1 «КРАСНЫЙ ПУТИЛОВЕЦ» (1933 г.)** легковой автомобиль представительского класса.

Примечание: черная окраска.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран» и фирма «Rich Colour (Н.К.) Ltd» (серия «Наш автопром» Н155b)<sup>5</sup>

Год производства: 2011 (02.2011)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**Л-1 (КРАСНЫЙ ПУТИЛОВЕЦ «ЛЕНИНГРАД-1» (1933 г.)** автомобиль легковой представительского класса.

Примечание: черная окраска.

Производитель: Украина, фирма «Vector-models»<sup>7</sup> (V 2-01).

Год производства: 2011

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик, смола (ручная работа).



**Л-1 (КРАСНЫЙ ПУТИЛОВЕЦ «ЛЕНИНГРАД-1» (1933 г.)** автомобиль легковой представительского класса.

Примечание: черная окраска, нет ручек в видн отдельных деталей, выцветшая окраска, откинут багажник.

Производитель: Украина, фирма «Vector-models»<sup>7</sup> (V 2-01).

Год производства: начало 2000-х (?)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл (гальваника), смола (ручная работа).



## **\*Фирмы-производители масштабных моделей, представленных в части II.2.**

Здесь изложены сведения о фирмах-производителях масштабных моделей, представленных в настоящей части.



<sup>1</sup>**Brooklin Models Ltd.** Фирма Brooklin Models Ltd. (Канада-Великобритания) является одним из крупнейших в мире производителей коллекционных моделей ручной сборки, изготовленных из белого металла с использованием цельнолитых форм. История фирмы началась в 1974 г. в небольшом городе Brooklin (Бруклин), расположенном недалеко от Торонто (провинция Онтарио, Канада), где преподаватель Университета Торонто Джон Холл основал фирму и начал производить масштабные модели-копии американской автомобильной классики. Первоначально довольно грубые модели ручной работы становились все более совершенными и получали большую популярность. Фирма изготавливала в масштабе 1:43 модели автомобилей, выпускавшихся в период с 1930 г. до начала 1960-х годов. В 1979 г. основатели фирмы переехали в Великобританию и создали новую фабрику. В 1989 г. к руководству фирмой пришли новые люди, произошло значительное расширение производства.

Модели Brooklin Models Ltd. изготавливаются из белого металла с помощью цельнолитых форм, отделяются вручную с использованием мелких деталей. Судя по каталогам фирмы, ее модели объединяются в 9 серий (коллекции), посвященных различной тематике и/или автомобилям («Brooklin Models», «Landsdowne», «The Buick Collection», «The Pontiac Collection», «Community Service Vehicles», «Rod 43rd», «US Mint», «International Police Vehicles», «Rob Eddie Volvo Saab»). Всего фирма выпускает более 650 моделей.



Серию «The Buick Collection US. 1934-1939» начали выпускать в 2007 г., она включает 29 моделей классических автомобилей Buick.

Стоимость моделей от 100 до 150 \$.

Официальный сайт Brooklin Models Ltd. <http://www.brooklinmodels.co.uk/>

Официальный сайт Brooklin Models Ltd. <http://www.brooklinmodels.co.uk/>

Веб-сайт [http://www.ashbybears.com/acatalog/US\\_Model\\_Mint.html](http://www.ashbybears.com/acatalog/US_Model_Mint.html)



<sup>2</sup>«**WhiteBox**» - автомодельный бренд, в настоящее время принадлежащий крупной немецкой фирме (Интернет-магазин) **Model Car World GmbH**. Масштабные модели выпускаются в Китае.

Резюмируя сложные взаимоотношения фирм-производителей, фирм-заказчиков и известных автомодельных брендов, можно следующим образом описать производство и продажу моделей WhiteBox. Последние производятся под брендом «IXO Models», который принадлежит группе компаний PCT Collectibles Ltd., куда входит созданная в 2000 г. компания Premium & Collectibles Trading Company Ltd. (PCT)<sup>7</sup>.

Собственно производство моделей осуществляет фирма Sonic International (Toys) Ltd. (создана в 1998 г., является локальной компанией) на фабрике в г. Shenzhen (Шеньжень) в 60 км к северу от Гон-Конга. Нельзя исключить, что модели для WhiteBox производятся и на других фабриках PCT в Китае. Маркетингом и продажей моделей IXO Models занимается PCT. В настоящее время, видимо, официальным владельцем и распространителем моделей WhiteBox является фирма Model Car World GmbH, которая стала указывать свое название на коробках без ссылки на IXO. Точную дату приобретения немецкой компанией бренда



WhiteBox установить не удалось; в старых источниках указывают, что WhiteBox является брендом IXO Models.

Торговая марка WhiteBox создана для выпуска новых и перевыпуска производившихся ранее IXO Models моделей классических и современных дорожных и спортивных автомобилей в масштабах 1:43 и 1:24. Кузова моделей изготавливаются из металла по технологии литья под давлением. Финальная сборка моделей производится полностью вручную. Модели имеют хорошую детализацию, выпускаются ограниченным тиражом (указан на подставке).

Модели WhiteBox относятся к среднему и даже бюджетному ценовому сегменту. Цена моделей в масштабе 1:43 в настоящее время составляет около 22-23 \$.

Официальный сайт группы компании PCT Collectibles Ltd. <http://www.premium-collectibles.com>

Официальный сайт торговой марки IXO Models <http://www.ixomodels.com/index.php/ixo/company>

Официальный сайт интернет-магазина Model Car World <http://www.modelcarworld.de/ru/WhiteBox-1-43-News.htm>

Веб-сайт <http://www.hongkongdir.com/sonic-international-toys-limited%0D-%E2%84%A2Vov6YMSPxmQ>

Веб-сайт <http://antitrend143.wix.com/automodels#!ixo/gtug3>

Интернет-магазины: <http://www.adler-m.ru/about/brands/whitebox/>, <http://www.scalecar.ru/brands/whitebox/>



<sup>3</sup> «Legendarne Samochody» («Легендарные автомобили»), журнальная серия-патворк, посвященная мировому автомобилестроению, представляющая наиболее известные автомобили различных стран и годов выпуска.

Серия выпускается польским издательством «Амерком С.А.» («Amersom S.A.»), работающим с 1993 г. в Варшаве и в Познани. Информация об истории фирмы практически отсутствует. Издательство специализируется на выпуске образовательных серий, патворков-коллекций и т.д. Перечень продукции в настоящее время включает 53 наименования. Официальный сайт издательства, по сути, является Интернет-магазином, где можно выбрать и заказать выпуски различных коллекций.

Серию «Legendarne Samochody» начали выпускать 3 февраля 2010 г. с периодичностью 1 раз в 2 недели. Производитель моделей не известен (указаний на блистере нет, на днище модели нет надписей), не исключено, что производителей несколько, или что все модели являются «перепечатками» моделей других (известных) фирм. В 2010-2013 гг. выпущены 60 выпусков. Качество моделей из серии «Legendarne Samochody» заметно варьируется (от низкого до среднего), особенности моделей полностью зависят от прототипа, масштабирование может быть не точным.

В Интернете представлены данные о том, копиями каких моделей являются все выпуски патворка:

№1 - Ford T (delPrado)	№31 - ГАЗ 12 ЗИМ (IST)
№2 - Lincoln Continental Triumph TR3 Roadster (delPrado)	№32 - Aston Martin DB4 (delPrado)
№3 - Bugatti Royale (delPrado)	№33 - Opel Manta SR (IXO)
№4 - Citroen B2 Torpedo (Universal Hobbies)	№34 - Cadillac V16 (Signature Models 1/32)
№5 - Jaguar SS100 (delPrado)	№35 - Austin Healey 3000 (Edison Giacoletti)
№6 - Ford Crown Victoria (Yatming)	№36 - Buick Roadmaster (Solido, NewRay)
№7 - Citroen Traction Roadster (Universal Hobbies)	№37 - Alfa Romeo 8C (IXO)
№8 - Ford Capri (delPrado)	№38 - Aston Martin Mk II (IXO)
№9 - Porsche 356B Cabrio (HighSpeed)	№39 - Chrysler LeBaron (Signature Models 1/32)
№10 - Renault 4CV (delPrado)	№40 - BMW 335 (Schuco)
№11 - Chevrolet Nomad (Yatming)	№41 - Hispano Suiza H6C (IXO)
№12 - Delahaye 135M Fignon (Solido)	№42 - Delage D8 120 - 1937 (IXO)
№13 - Ford Mustang (delPrado)	№43 - Renault Suprastella (IXO)
№14 - Chevrolet Corvette (delPrado)	№44 - Maserati Mistral (Grani & Partners)
№15 - Edsel Citation (Yatming)	№45 - Maybach Zeppelin (IXO)
№16 - Fiat 124 Spider (Starline)	№46 - Lancia Astura (Solido, Edison Model)
№17 - Ford Thunderbird (Yatming)	№47 - Buccioli TAV 8-32 (IXO)
№18 - Lancia Stratos HF (delPrado)	№48 - ЗИЛ-101А (IST)
№19 - Renault Alpine A110 (delPrado)	№49 - Talbot Lago 1938 (IXO)
№20 - Packard Boatail Speedster (ERTL)	№50 - Cadillac Coupe de Ville (Yatming)
№21 - Alfa Romeo TZ (Universal Hobbies)	№51 - Fiat 508 Balilla (Starline)
№22 - Mercedes-Benz 540K Spezial Roadster (IXO)	№52 - Bentley Speed Six (IXO)
№23 - Lotus Esprit (AutoArt)	№53 - Maserati A6G 2000 Spider Frua (Grani & Partners)
№24 - BMW 507 (delPrado)	№54 - Bentley R-Type (Yatming)
№25 - Cord L29 Berlina (Altaya, Solido)	№55 - Panhard 6CS 1935 (IXO)
№26 - Shelby Cobra 427 (Yatming)	№56 - Simca 8 Sport (IXO)
№27 - Pontiac Firebird Trans-Am (Yatming)	№57 - Opel P4 (IXO)
№28 - Tucker Torpedo (Yatming)	№58 - Mercedes Benz 320D (IXO)
№29 - Buick Riviera GS (Yatming)	№59 - Fiat 1500 (Norev)
№30 - Mercury Cougar (delPrado)	№60 - Skoda Superb (Abrex)

Данные списка полностью подтверждаются на примере модели CADILLAC V-16 (1932 г.), которая является копией модели фирмы «Signature Models» с измененным масштабом (1:32 на 1:43, хотя точность масштабирования вызывает сомнения).



Китайская фирмы «Signature Models Manufactory Co.» расположена в г. Dongguan в специальной экономической зоне Shenzhen, там же где и фабрики РСТ. Фирма специализируется на производстве моделей по технологии литья под давлением различных масштабов и пластиковых игрушек.



Модели патворка изготовлены из металла с металлическими и пластиковыми деталями. Стоимость моделей 7-8 \$ (около 30 польских злотых).

Форум коллекционеров «RCForum» <http://www.rcforum.ru/showthread.php?t=28743&page=3>

Веб-сайт [http://wiki.rcforum.ru/Legendarne\\_Samochody](http://wiki.rcforum.ru/Legendarne_Samochody)

Официальный сайт издательства «Амерком» <http://amercom.com.pl/31-legendarne-samochody>

Официальный сайт фирмы «Signature Models Manufactory Co.»

[http://www.signature-models.com/Product/product\\_info.php?cPath=24&products\\_id=154](http://www.signature-models.com/Product/product_info.php?cPath=24&products_id=154)



<sup>4</sup>«*True Scale Miniatures (TSM Model)*» - китайская (Гон-Конг) фирма, созданная в 2006 г. и начавшая с выпуска коллекционных фигурок для диорам, посвященных, прежде всего, автомобильным гонкам. Фирма вышла на рынок коллекционных масштабных моделей в самом начале 2008 г. Основной продукцией фирмы являются масштабные (1:18 и 1:43) копии гоночных автомобилей формулы 1, мотоциклы и гоночная атрибутика. В сегменте коллекционных масштабных моделей фирма выпускает копии наиболее известных американских и европейских автомобилей, как гоночных, так и уличных, в том числе связанных со знаменательными событиями или личностями.

В масштабе 1:43 фирма выпускает три основные линейки моделей: модели 28 различных фирм, как исторические, так и современные, спортивные и гоночные авто, а также серию «Signature» - модели гоночных машин, в том числе, входящих в основную линейку, с автографами гонщиков на подставках. Модели в масштабе 1:43 изготавливаются из смолы, степень детализации высокая.

Стоимость коллекционных моделей в масштабе 1:43 от 50\$.

Официальный сайт фирмы «TSM Model» <https://www.tsm-models.com/about.php>

Википедия «True Scale Miniatures» [https://en.wikipedia.org/wiki/TrueScale\\_Minatures](https://en.wikipedia.org/wiki/TrueScale_Minatures)

Веб-сайт «RC-Forum» <http://rcforum.ru/showthread.php?t=18189>



<sup>5</sup>«*Наш Автопром*». «Наш Автопром» (НАП) - это серия масштабных коллекционных моделей автомобилей, распространяемая на территории РФ фирмой ООО «Феран» (Москва), которая выступает на российском рынке под брендом «Наш Автопром». Бренд «Наш автопром» появился в 2009 г. В рамках этого проекта объединилась команда единомышленников из разных городов России, специалистов в области автомоделизма, которые определяют ассортимент и тщательно следят за качеством изготовления.



При запуске серии «Наш автопром» в качестве изготовителя моделей легковых автомобилей указывалась известная китайская фирма «Hongwell Toys Ltd.» (Гон-Конг), которой также принадлежит автомодельный бренд «Cararama». Большинство автомоделей легковых автомобилей этой линейки

изготовлены именно этой фирмой. С конца 2013 - начала 2014 г. модели грузовиков стали изготавливаться на фабрике гон-конгской фирмы «Rich Colour (H.K.) Ltd.», ранее более известной как производитель мягких игрушек, а с конца 2014 г. в качестве изготовителя указывают гон-конгскую фирму «ARUM Ltd.». Изменилось ли при этом место производства моделей грузовиков не известно.

К 2017 г. ООО «Феран» приобрело бренды «Ultra Models» и «Garage».

Количество моделей бренда «Наш автопром» превышает несколько сотен штук, причем многие модели выпущены в разных цветах. С января 2015 г. некоторые модели легковых автомобилей стали упаковывать в пластиковые боксы.

Основные детали моделей изготавливаются из металла по технологии литья под давлением и из пластмассы. Степень детализации удовлетворительная, фототравление не используется. Стоимость моделей легковых автомобилей около 10 \$, грузовиков - 20-25 \$, в последнее время выпущены модели большей стоимости.

Веб-сайт "Наш Автопром" <http://nashavtoprom.ru>

Веб-сайт "Pro-collections" <http://pro-collections.com/index.php/modelizm/337-nash-avtoprom>

Сайт фирмы "Hongwell Toys Ltd." <http://www.hongwell.com/index1.htm>

Сайт фирмы "«Rich Colour (H.K.) Ltd.»" <http://www.colorrych.com.hk/en/aboutus.php>

Веб-сайт "Scaleforum" <http://rcforum.ru/showpost.php?p=709787&postcount=153>,

<https://www.rcforum.ru/showthread.php?t=59155>



<sup>6</sup>«Студия коллекционных автомобилей EMC Models» - известный производитель коллекционных моделей из Киева (Украина). Мастерская основана Владимиром Пивтораком в 1986 г. и успешно работает до настоящего времени. На сегодняшний день в «EMC Models» работает 10 человек. Первые модели разрабатывались вручную по оригинальным чертежам и эскизам. В настоящее время при создании используются компьютерные 3D технологии и программно-управляемый станок. Специализация фирмы - это модели иностранных и реже отечественных автомобилей в масштабе 1:43, которые изготавливаются небольшими партиями. Основные материалы - смола и металл. При изготовлении мелких металлических деталей используется высокоточная фрезеровка.

«EMC Models» изготовила масштабные модели автомобилей для заказчиков из Украины, России, Германии, Польши, США и Нидерландов, в том числе для музеев известных автомобильных брендов. Многие модели имеют собственную историю. Например, модель первого советского лимузина «Л-1», выпущенного заводом «Красный Путиловец» сопровождается специальной листовкой (слева).



Модель изготовлена мастерской EMC (г.Киев, Украина) ограниченным тиражом по заказу Гусевых Андрея и Александра и участии Пауленко Александра.

При изготовлении модели были использованы уникальные фотографии и архивные материалы, любезно предоставленные Киреевым Владимиром и Паверным Иваном.

Модели «EMC Models» отличает максимально высокое качество, полная копияность и тщательная детализация. Тираж моделей от 150 экземпляров. Стоимость моделей от 250\$.

Официальный сайт фирмы «EMC Models» <http://emc-models.com.ua/ru/home.html>



<sup>7</sup>Фирма «Vector-models» - известный украинский мелкосерийный производитель коллекционных моделей, вышедший на рынок в качестве полноценной фирмы в 1991 г. с моделью ГАЗ-651. Расположен в г. Херсон. История фирмы началась в 1980-х годах, когда несколько энтузиастов, проживающих в Херсоне, занялись глубокой переделкой серийных отечественных моделей. После прекращения выпуска пластиковых моделей на

Херсонском электромеханическом заводе эти моделисты получили доступ к более невостребованным дешевым комплектующим некоторых моделей. К началу 1990-х годов группе удалось наладить изготовление пресс-форм методом гальванопластики, что позволило начать реальное производство коллекционных моделей высокого качества с хорошей детализацией.

Модели подвергаются тщательной ручной обработке. Для некоторых моделей используются элементы серийных китайских моделей недорогих серий. В настоящее время при изготовлении отдельных моделей используется смола, как материал для днищ. Номенклатура составляет около 300 моделей, включающих как разнообразные легковые отечественные и зарубежные автомобили, грузовики, так и общественный транспорт.

Кузова моделей изготавливаются из тонкого металла методом гальванопластики в масштабе 1:43, реже используется пластик. Модели обозначаются определенными литерами: V - модели с металлическим корпусом, P - корпус из пластика, W - модели с внутренней обшивкой, C - модели-конверсии, T - тюнингованные модели, Z - продукция дочерних предприятий Zero.

Стоимость моделей варьируется в диапазоне от 40 \$ (легковые) до 150-200 \$ (грузовые, автобусы, троллейбусы).

Официальный сайт Vector-models <http://vectormodels.com.ua>