

АМО – ЗИС – ЗИЛ



I. ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ.

Часть 6.

ЭПОХА ЗИС-5 (ПРОДОЛЖЕНИЕ).

ДЛИННОБАЗНЫЕ МОДИФИКАЦИИ ЗИС-5.

Оригинальный Autocar Dispatch SD мог иметь короткую базу 150 и длинную (среднюю по американской номенклатуре) базу 174 дюйма (3810 и 4419,6 мм). Длиннобазные шасси периодически поступали на АМО из США. Соотношение обычных и длиннобазных шасси, поставляемых в рамках американско-советского контракта, точно не известно. Можно полагать, что такая скудость информации обусловлена тем, что, как указывает Д. Дашко, длинные шасси в СССР были не популярны. На плохих дорогах они обладали худшими эксплуатационными характеристиками, требовали выпуска специальных удлиненных платформ и др. При проектировании новых серий отечественных грузовиков длиннобазные версии, хотя и предусматривались, но часто в серию не шли. Тем не менее, в 1930 г. параллельно со сборкой обычных короткобазных АМО-2 начался выпуск автомобилей АМО с удлиненной базой, хотя вначале это производство не было серийным.

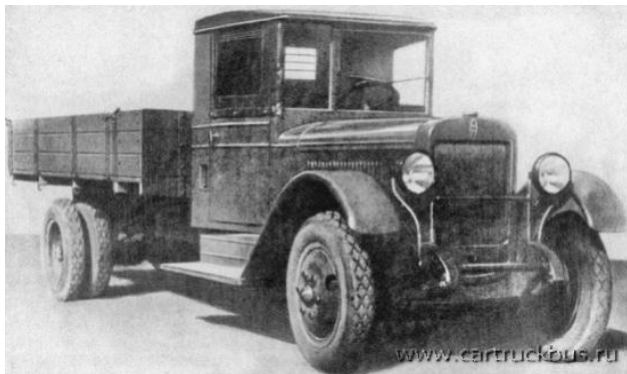
АМО-2Д, АМО-4.

Удлиненное шасси, исходно не имевшее своего индекса, на заводе обозначали как АМО-2Д. Мнение экспертов на вопрос о выпуске таких шасси расходятся. Д. Дашко указывает, что реального производства таких шасси не было, а работа с ними имела экспериментальный характер. Автор считает, что только после начала производства АМО-3 начался регулярный выпуск длиннобазных шасси АМО-4, поставлявшихся на другие заводы для создания автобусов, пожарных и других специализированных автомобилей.

М. Соколов, напротив, пишет, что начало выпуска первых пассажирских автобусов и пожарных линеек на московском Миусском заводе связано именно с АМО-2Д. С переходом к выпуску АМО-3 полностью из отечественных деталей таким же стало производство длиннобазных шасси, получивших собственное название АМО-4, их производили в 1931-1934 гг. Сначала АМО-4 выпускалось с открытой, а затем – со стандартной закрытой кабиной. Достаточно широко шасси АМО-4 использовали для создания городских автобусов.

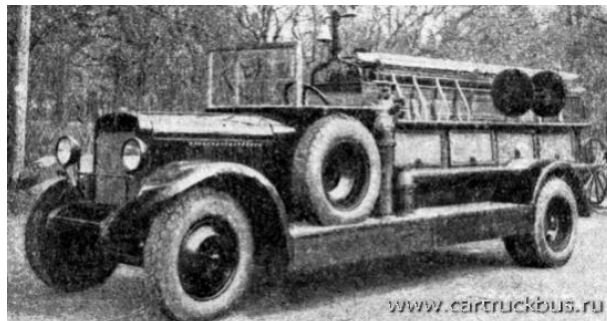
В 1931-1934 гг. на базе АМО-4 изготовили более 250 пассажирских автобусов. Машина имела такой же, как у АМО-3, 6-цилиндровый двигатель мощностью 60 л.с. и максимальную скорость 55 км/ч. Конструкцию автобусов спроектировали в 1929-1930 гг. Кузов, рассчитанный на 30 пассажиров, имел сидения для 22 человек (включая водителя и кондуктора). Большое внимание разработчики уделили анатомичности конструкции

сидений. Каркас кузова изготавливался из дуба. Автобус имел габариты: длина – 5530 мм, ширина – 2200 мм и высота – 1900 мм. В целом, конструкция являлась достаточно современной, хотя во внешний вид был достаточно архаичным. Автобус был надежным, и, несмотря на недостаток мощности, хорошо переносил перегрузки. Эти автобусы курсировали в по Москве, Нижнему Новгороду, Уфе, Челябинску и еще целому ряду городов.



Один из первых длиннобазных АМО-2 в бортовом исполнении, 1930 г.

<http://www.cartruckbus.ru>.



Пожарная «линейка» на шасси АМО-2, 1931 г. <http://www.cartruckbus.ru>



Спецавтомобиль с прожекторной установкой на длиннобазном шасси АМО-2. 1931 год.

Спецавтомобиль с прожекторной установкой на шасси АМО-2, 1931 г. <http://www.cartruckbus.ru>



Ранний вариант автобуса на шасси АМО-4 с кузовом прежней модели – АМО-2. Зима 1931-1932 гг. <http://www.cartruckbus.ru>



21-местный автобус на шасси АМО-4 с кузовом типа «Люкс» или «Отель», 1932 - 1933 годы <http://www.cartruckbus.ru>



Походная типография на шасси АМО-4 с кузовом автобуса АМО-2, подаренная заводом газете «Правда» на 20-летие издания. Май 1932 г. <http://www.cartruckbus.ru>



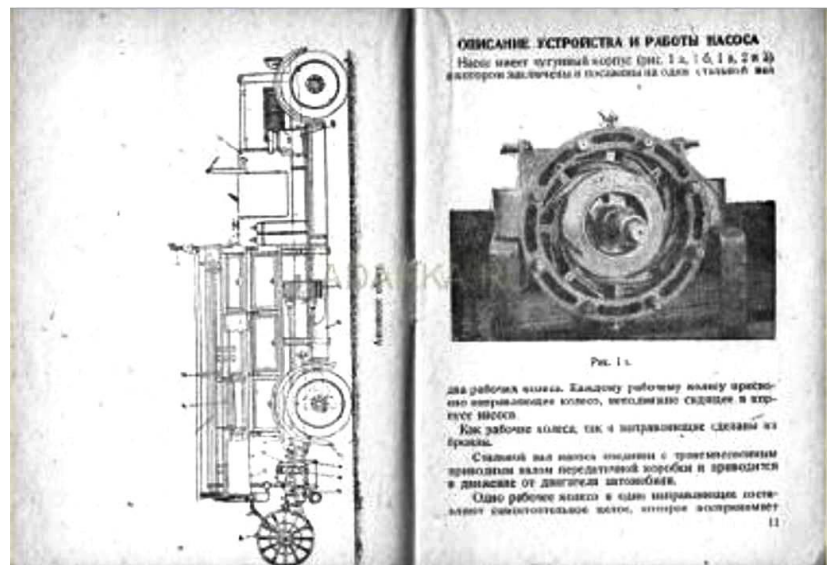
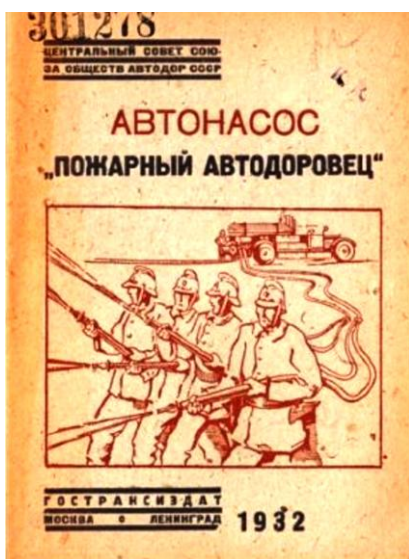
Автобус «Люкс» на шасси АМО-4.
1932-1933 годы.

https://s31.wheelsage.org/picture/a/amo/zis/4_luks/amo-4_luks.jpeg

Автобус «Люкс» на шасси АМО-4 был 21-местным, имел только одну дверь для пассажиров, пять окон в каждом из бортов, увеличенный задний свес и окно овальной формы в задней стенке. Салон оснащался сиденьями с кожаной обивкой, расположенными по ходу машины, багажными сетками над окнами и занавесками. Эти автобусы обслуживали высшие советские учреждения и «Интурист».

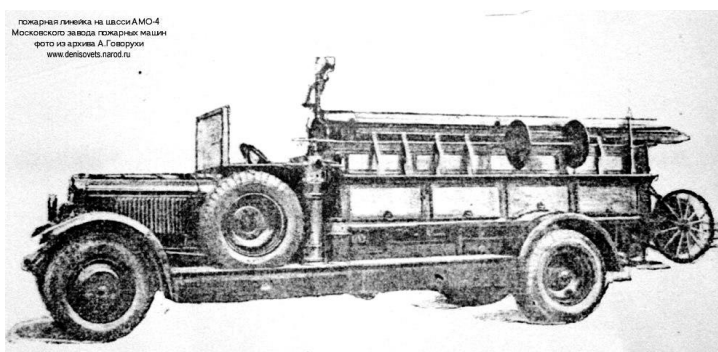
Кроме автобусов на шасси АМО-4 монтировали различную спецтехнику и пожарные автомобили (автонасос «Пожарный Автодоровец»).

Последние выпускал специализированный Московский завод пожарных машин (завод №6 Автопромторга или завод №6 ГУТАП в Москве - Миусский авторемонтный завод), основанный в 1919 г. на основе мастерских гаража Наркомпрода. Завод начал специализироваться на постройке пожарных машин в 1923 г., вначале на шасси иностранных автомобилей и АМО-Ф15, а затем и современных грузовиков, выпускавшихся ЗИС и ГАЗ.



Руководство по эксплуатации автонасоса «Пожарный Автодоровец»

Веб-сайт <https://adarka.ru/knigi/auto/avtonasos-pozharnyy-avtdorovets>



Внешний вид автонасоса «Пожарный Автодоровец»

<http://denisovets.ru/fire/firepages/mius-avtdorovets.html>

Особенностью пожарных автонасосов от полноценных пожарных машин было отсутствие большой водяной цистерны, т.е. для тушения пожара был необходим внешний источник воды. Собственный запас воды предназначался лишь для заполнения насоса в начале работы.

Развитием шасси АМО-4 стали длиннобазные шасси ЗИС-8, ЗИС-11, ЗИС-12, ЗИС-13 и ЗИС-14.

Масштабные модели.

АМО-2 грузовой автомобиль длиннобазный на шасси АМО-2Д.

Примечание: серая и (кабина) и коричневая (кузов) окраска.

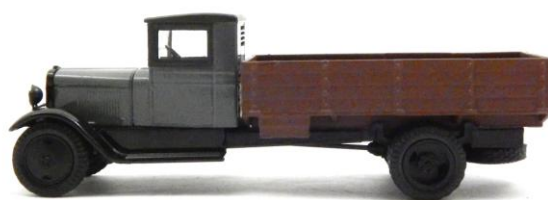
Масштаб: 1:43.

Производитель: собственная конверсия на базе серийных моделей ЗИС-12 («ЛОМО АВМ»¹) и АМО-2 («Наш Автопром»²).

Год производства: 2018 (12.2018)

Материал: металл, пластик.

*- сведения о фирмах-изготовителях в конце очерка.



«ПОЖАРНЫЙ АВТОДОРОВЕЦ» пожарный автонасос на шасси АМО-4.

Примечание: красная окраска

Масштаб: 1:43.

Производитель: собственная конверсия на базе серийной модели «ЛОМО-АВМ»¹ с деталями от модели АМО-3 («Наш автопром»²).

Год производства: конверсии - 03.2019

Материал: металл, пластик.



ЗИС-11, 12, 14.

Начиная с 1934 г., параллельно с серийным выпуском ЗИС-5, наладили производство новых длиннобазных заднеприводных (4x2) шасси с колесной базой 4420 мм, потребность в которых в стране, как показал опыт выпуска АМО-4, был достаточно высокой. Шасси ЗИС-8 предназначалось для сборки автобусов, шасси с другими индексами - для производства различных машин, поэтому имели конструктивные и эксплуатационные особенности.

ЗИС-11 со стандартной закрытой кабиной было предназначено, в основном, для пожарных автомобилей (автонасосов и автоцистерн, имеющих собственный запас воды для пожаротушения). Шасси имело увеличенный радиатор для дополнительного охлаждения двигателя, бензобак под водительским сиденьем и ряд других незначительных особенностей. В 1934-1936 гг. завод произвел 3047 таких шасси.

Характеристики пожарного автомобиля ПМЗ-1 (на базе ЗИС-11).

Годы производства: 1934— 1940

Число мест 2+12

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 73 л.с. при 2300 об./мин.

Колёсная формула: 4×2

Длина 7500 (с катушкой), ширина 2230 мм, высота 2330

Масса 6000 кг

Максимальная скорость 60 км/ч

Турбонасос ЧАД-20

Производительность 1400 л/мин

Емкость бака для воды 360 л



Пожарный автонасос-линейка ПМЗ-1 на шасси ЗИС-11 <http://fire-truck.ru/encyclopedia/pozharnviv-avtonasos-pmz-1-1934-god.html>



Пожарный автонасос ПМЗ-1 на шасси ЗИС-11. Начало выпуска, 1934 г. (фото из книги Л.Шугурова, 2004).



Выезд расчета пожарного автомобиля на шасси ЗИС-11 <http://fire-truck.ru/encyclopedia/pozharnviv-avtonasos-pmz-1-1934-god.html>



Восстановленный пожарный автомобиль ПМЗ-1 на шасси ЗИС-11 <http://nacekemie.ru/forum/viewtopic.php?f=208&t=27509>

ЗИС-12 имел практически такую же конструкцию, как и стандартный ЗИС-5. Шасси было предназначено для монтажа различных установок военного назначения.

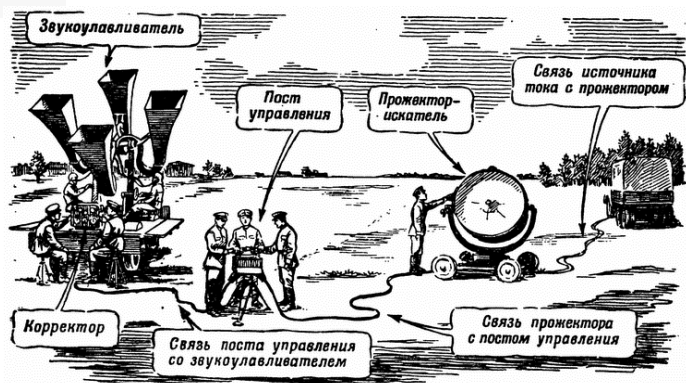


Прожекторная установка на шасси ЗИС-12, 1937 г.
(фото из книги Е.Кочнева, 2009).



Серийные ЗИС-12 с зенитными орудиями на Красной площади
(фото из книги Е.Кочнева, 2009).

На ЗИС-12 монтировали спаренные зенитные пушки с калибром 20 мм, фургоны, ремонтные мастерские и др. Длина таких автомобилей (7370 мм) была несколько короче, чем автомобилей на базе ЗИС-11. Шасси могли комплектоваться низкобортовой платформой. Было произведено 4223 штуки.



Рисунок, изображающий систему «Прожзвук»
<https://topwar.ru/81300-otechestvennye-sredstva-vozdushnoy-razvedki-v-gody-vovny.html>



Расчет звукоулавливателя ЗТ-5 в кузове грузовика
<http://www.pefl.org/forums.php?m=posts&q=224237&arch=2&from=2920>



Звукоулавливатель ЗТ-1 (Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи,

Эти грузовики широко использовались для транспортировки зенитных прожекторов и звукоулавливающих установок. Наряду с развитием активных средств противовоздушной обороны (истребительная авиация, зенитная артиллерия и пулеметы) в 1930-1940 годах непрерывно совершенствовались оптические и акустические приборы для поиска воздушных целей. Звукоулавливатель и прожектор работали согласованно, входя в состав поисковой системы «Прожектор-звукоулавливатель» («Прожзвук»).



Зенитный прожектор 3-15-4 (Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи, собственная съемка 30 ноября 2019 г.).



Восстановленный автомобиль ЗИС-12 с зенитной прожекторной установкой <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=177707>



Масштабная модель звукоулавливателя ЗТ-5 в кузове ЗИС-12 производства ЛОМО-АВМ (Санкт-Петербург, 2019 г.)

В Военно-историческом музее артиллерии, инженерных войск и войск связи в Санкт-Петербурге экспонируется первый советский звукоулавливатель ЗТ-1 и зенитный прожектор 3-15-4 1930-х годов, которые могли входить в состав комплекса «Прожзвук».

Среди звукоулавливателей тех лет наибольшей эффективностью обладал ЗТ-5, имевший дальность действия до 9 км. Он имел корректор, который учитывал поправки на запаздывание звука, скорость ветра, температурную рефракцию.

Увеличенные низкобортные платформы ЗИС-12 были хорошо приспособлены для размещения компонентов комплекса «Прожзвук». Масштабные модели ЗИС-12 со звукоулавливателем и зенитным прожектором выпускала мастерская ЛОМО-АВМ.

ЗИС-13. Шасси ЗИС-13, предназначенные для газогенераторных автомобилей, оснащались дополнительным оборудованием для монтажа газогенераторной установки. На этом шасси конструкторы ЗИСа совместно с инженерами НАТИ создали

газогенераторный грузовой автомобиль ЗИС-13, работавший на древесных чурках. Снаряженная масса автомобиля составляла 3850 кг, мощность 48 л.с., грузоподъемность 2500 кг, максимальная скорость 45 км/ч, расход древесных чурок 80-85 кг/100 км. Время

розж Газогенераторный ЗИС-13 хода

груз Фото из книги Карасев А.В.
Хроника Автомоторного
института 1918-1946, 2010.

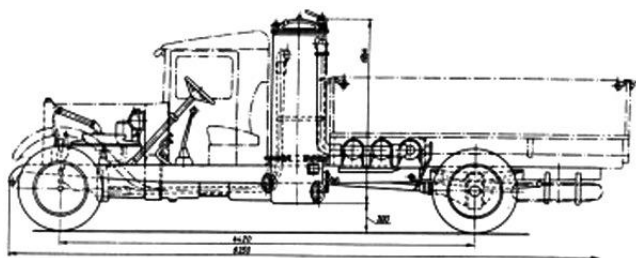
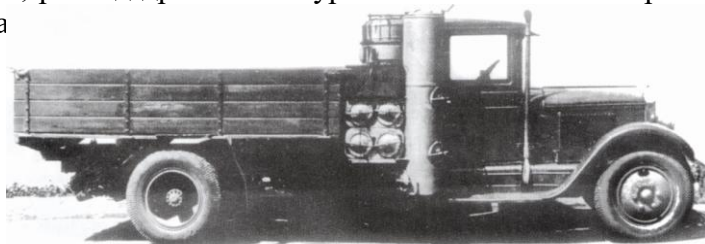
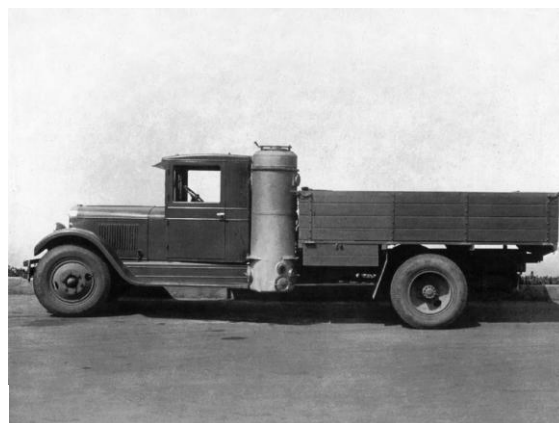


Схема ЗИС-13

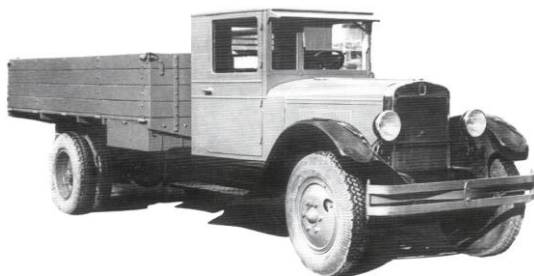
<https://www.drive2.com/b/2848431/>



Газогенераторный ЗИС-13

<https://www.drive2.com/b/2848431/>

ЗИС-14 было аналогом ЗИС-12 в экспортном исполнении. Шасси имело усиленные рессоры и раму, комплектовалось никелированными облицовкой радиатора и двухполосным никелированным бампером. Эту машину начали производить только в 1936 г. и выпустили всего 817 штук. Реального экспортного спроса она не нашла, поэтому в 1938 г. ее сняли с серийного производства.



Длиннобазный грузовой
автомобиль ЗИС-14, 1934 г.

<http://www.kraeved-samara.ru/archives/5693>

Различные модификации длиннобазных шасси имели некоторые отличия. Например, автобусное шасси ЗИС-8 выпускалось без кабины, имело оптимизированные рессоры, второй бензобак и двойную аккумуляторную батарею, дающую напряжение 12 Вольт. Иногда указывают, что автобусы ЗИС-8 собирали на шасси ЗИС-11. Вполне очевидно, что все описанные выше шасси имели очень много общего, но, как указывает Д. Дашко (2014) шасси с разными индексами были присущи особенности, определяющим их целевое назначение.

В наши дни существуют единичные экземпляры восстановленных специальных и армейских автомобилей на длиннобазных шасси ЗИС.

Дашко Д. Советские грузовики 1919-1945. М.: Издание автомобильного архивного фонда, 2014. 229 с.

Кочнев Е. Д. Энциклопедия военных автомобилей 1769-2006 гг. Издание 1-е. М.: ООО «Книжное издательство «За рулём», 2006. – 640 с.

Кочнев Е. Автомобили Красной Армии 1918-1945. М.: Яуза, Эксмо, 2009. 542 с.

Шугуров Л. Автомобильная Москва. Столетие 1902-2001. Издательство ЦДТС: М., 2004, 199 с.

Соколов М. Предшественники трехтонки (фото из архивов ОАО «АМО-ЗИЛ», А.Говорухи, Д.Дашко, Я.Арбугина, А.Лазарева и М.Соколова). <http://www.cartruckbus.ru/articles/predshestvenniki-trextonnki> (сайт временно закрыт, статья доступна по адресу <https://lmcforum.lviv.ua/viewtopic.php?p=285>)

Веб-сайт «Автомобильный портал России и СНГ» <http://truck-auto.info/autocar/55-istoriya.html>

Веб-сайт. Пожарные машины. Энциклопедия пожарной техники. <http://fire-truck.ru/encyclopedia>

Энциклопедия советского автомобилестроения. <http://avto.at.ua/index/0-52> ([www.Nash-Transport.com!](http://www.Nash-Transport.com/))

Веб-сайт. http://www.avtomash.ru/pred/muzei_a/1932/1932-12.html

Веб-сайт «33грузовика. Энциклопедия грузового транспорта» <http://www.33gruzovika.ru/encyclopedia/a/330.html>

Веб-сайт <http://truck-auto.info/autocar/55-istoriya.html>

Веб-сайт <https://adarka.ru/knigi/auto/avtonasos-pozharnvy-avtodorovets/>

Веб-сайт http://denisovets.ru/fire/firepages/miuss_avtodorovets.html

Веб-сайт «Автомаш» http://www.avtomash.ru/pred/muzei_a/1932/1932-12.html

Викимедия <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=177707>

Веб-сайт <http://www.pefl.org/forums.php?m=posts&q=224237&arch=2&from=2920>

Отечественные средства воздушной разведки в годы войны. Военное обозрение. 28.09.2015. <https://topwar.ru/81300-otechestvennye-sredstva-vozdushnoy-razvedki-v-gody-vovny.html>

Карасев А.В. Хроника Автомоторного института 1918-1946. Свиток, Смоленск, 2010, 208 с.

Веб-сайт <https://www.drive2.com/b/2848431/>

Веб-сайт https://s31.wheelsage.org/picture/a/amo/zis/4_luks/amo-4_luks.jpeg

Масштабные модели.

ПМЗ-1 пожарный линейный автонасос на шасси ЗИС-11.

Примечание: красная окраска, спецоборудование

Производитель: Италия-Россия-Китай, компания «ДеАгостини»³ и фирма «Markun Toys Co Ltd» и ООО «Скейл» (ДеАгостини, серия «Автолегенды СССР. Грузовики»³).

Специальный выпуск № 7).

Год производства: 2019 (01.01.2019)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



ПМЗ-1 пожарный линейный автомобиль на длиннобазном шасси ЗИС-11.
Примечание: красная окраска Масштаб: 1:43.
Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»¹ (№ 400).
Год производства: около 2010
Материал: металл, пластик (цинковая «чума», собрана на клею на новой раме).



ПМЗ-1 С ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ пожарный линейный автомобиль на длиннобазном шасси ЗИС-11.

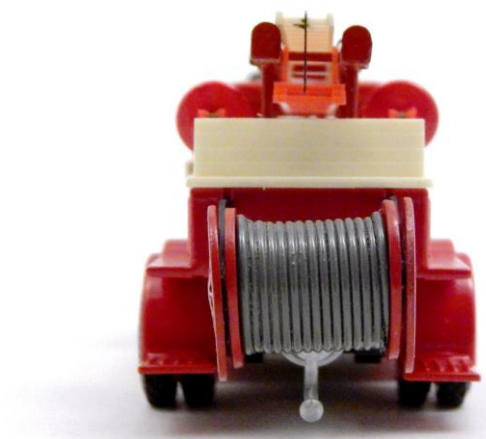
Примечание: красная окраска, дополнительное спецоборудование

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»¹ (№ 400).

Год производства: 2010-2015

Материал: металл, пластик.



ПМЗ-1 пожарный линейный автомобиль на длиннобазном шасси ЗИС-11.

Примечание: красная окраска, спецоборудование

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»¹ (№ 400), ручная доводка.

Год производства: около 2010 (отдельные детали от более раннего экземпляра)

Материал: металл, пластик.



ЗИС-12 грузовой автомобиль армейский длиннобазный низкобортовой.

Примечание: защитная окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Запорожье), фирма «Миниклассик»⁴, ручная работа.

Год производства: 2013

Материал: пластик с металлическими деталями



ЗИС-12 СО ЗВУКОУЛАВЛИВАТЕЛЕМ ЗТ-5 армейский грузовой автомобиль
зенитной службы.

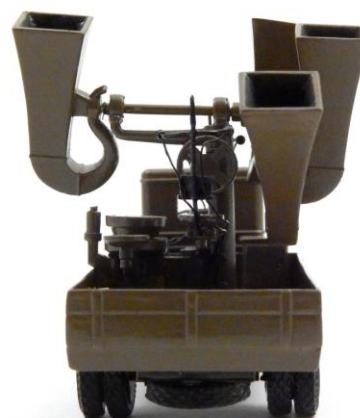
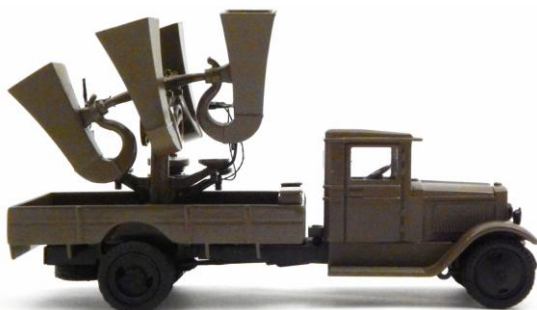
Примечание: защитная (хаки) окраска

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»¹ (№ 385-01).

Год производства: 2019

Материал: металл, пластик



ЗИС-12 С ЗЕНИТНЫМ ПРОЖЕКТОРОМ 3-15-4А(Б) армейский грузовой автомобиль зенитной службы.

Примечание: защитная (хаки) окраска

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»¹ (№ 330).

Год производства: около 2010



ЗИС-13 грузовой автомобиль газогенераторный бортовой.

Примечание: белая окраска, груз (дрова) в кузове.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»¹ (№ 050).

Год производства: 2019

Материал: металл, пластик.



ЗИС-13 грузовой автомобиль газогенераторный бортовой.

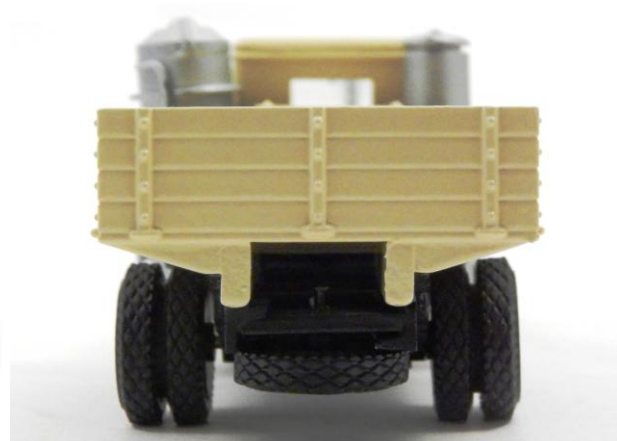
Примечание: белая окраска, замена решетки радиатора, снят бампер.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»¹ (№ 050).

Год производства: 2012-2013

Материал: металл, пластик.



ЗИС-14 длиннобазный грузовой автомобиль в экспортном исполнении.

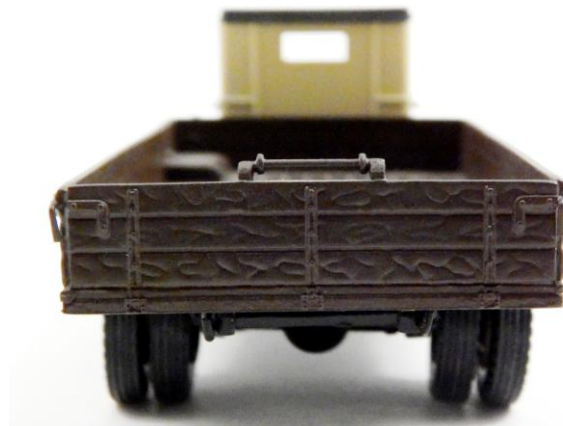
Примечание: светло-бежевая и коричневая окраска; форма грузовой платформы соответствует ЗИС-12.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Запорожье), фирма «Миниклассик»⁴, ручная работа.

Год производства: около 2012

Материал: металл и пластик.



ПАССАЖИРСКИЕ АВТОБУСЫ ЗИС И ИХ МОДИФИКАЦИИ.

ЗИС-8.

Первый пассажирский автобус на шасси ЗИС-8, который также получил название ЗИС-8, был выпущен в самом конце 1933 г., а серийное его производство началось в 1934 г. Автобус внешне мало отличался от своего предшественника на шасси АМО-4 и имел практически такую же форму кузова. Как и у всех автомобилей серии ЗИС-5, основные изменения затронули шасси и двигатель. Автобус оснастили увеличенным до 105 л, вместо стандартных 60 л, топливным баком и 12-вольтовой системой электрооборудования. Кузов ЗИС-8 имел деревянный каркас и металлическую обшивку. Технология сборки кузова подразумевала сначала изготовление «подсобранных» элементов каркаса с последующим их объединением в целый блок, что упрощало и удешевляло сборку. Борта, заднюю и переднюю стенки, двери, крышу, основание пола изготавливали отдельно, а затем все элементы собирали воедино.

Стандартный автобус имел двухстворчатую заднюю дверь и одинарную переднюю. Пассажиры осуществляли вход задние двустворчатые двери, которые открывались кондуктором, а выход происходил через переднюю дверь, которую водитель открывал со своего рабочего места с помощью рычажного устройства. Кабина водителя была отделена от пассажирского салона застекленной перегородкой и имела дверь с левой стороны кузова. Кроме того, в задней части кузова была предусмотрена специальная дверь, благодаря которой городской автобус мог превращаться в санитарный автомобиль.

Характеристики автобуса ЗИС-8.

Годы производства: 1934-1936
Вместимость 29 мест (полная масса 1900 кг)
Компоновка: переднемоторная, заднеприводная
Мощность двигателя 73 л.с. при 2300 (2400) об./мин.
Колёсная формула: 4×2
Длина 7000 мм, ширина 2300 мм, высота 2750 мм
Колёсная база 4420 мм
Масса 4200 кг (полная масса 6100 кг)
Максимальная скорость 60 км/ч

ЗИС-8 на территории завода.

https://www.oldtimer.ru/blogs/denis_orlov/71/?sphrase_id=274103



ЗИС-8 на городских улицах.

<http://autoar.org/arhivnyy-fond-avtomobilev-zis-zil/zis-8/>



ЗИС-8 на ул. Пролетарский подъем в Сочи, 1935 г. <https://pastvu.com/p/440869>

Общая вместимость автобуса составляла 29 человек, в салоне имелось 21 посадочное место, включая место кондуктора, и 8 человек могли стоять; 11 пассажирских мест, обитых дерматином, располагались поперек кузова и 10 вдоль. Под потолком

находились поручни с ручками-ремнями. Каждый автобус обслуживался водителем и кондуктором.



Колонна ЗИС-8 на Дворцовой площади Ленинграда. https://igrader.ru/2014/06/obshhestvennyiv-izvozhik-chast-1/?wiziapp_back=cat-69

ЗИС-8 на площади Маяковского, 1939 г.
Из путеводителя "Осмотр Москвы", 1939.
<http://bus.ruz.net/cars/zis-8>

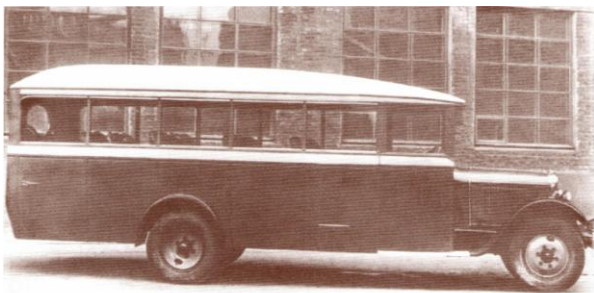


Существовало несколько вариантов ЗИС-8. Собственно ЗИС в 1934-1936 г. выпускал стандартные автобусы, а в 1934 г. изготовил партию автобусов «люкс» с улучшенной планировкой и отделкой салона. Как и «Люкс» на шасси АМО-4, ЗИЛ-8 «Люкс» имел одну дверь для пассажиров, сиденья с простеганной кожаной обивкой, расположенные по ходу, багажные сетки и занавески.



ЗИС-6-Люкс, 1934 г.
http://www.autotruck-press.ru/upload/medialibrary/7ed/07_09.jpg

ЗИС-8 на встрече героев в Москве. 1930-е гг.
https://www.oldtimer.ru/blogs/denis_orlov/71/?sphrase_id=274103



Предположительно ЗИС-8 «Люкс», 1934.
Фото из книги Л.М. Шугурова, 2004

Учитывая внешнее сходство ЗИС-8 и АМО-4, не видя капот с эмблемой, трудно отличить один автобус от другого. Л.М. Шугуров (2004) приводит фото ЗИС-8 «Люкс», которое датирует 1934 г.

В качестве интуристовского иногда описывают ЗИС-6-Люкс на трехосном «удлинненном шасси ЗИС-6», который в единственном экземпляре был построен в 1934 г. и, по сути, являлся самостоятельной опытной моделью. Как указывает Л.М. Шугуров (1993) этот автобус был свидетельством зрелости кузовостроителей ЗИС. Он был оборудован двигателем и коробкой передач от ЗИС-6, имел раму с базой 4420 мм. Длина машины составляла 8540 мм, а снаряженная масса — 5500 кг. Кузов имел обтекаемые элементы, в салоне находились 28 кресел типа ЗИС-8 «Люкс». Причем салон был радифицирован.

ЗИС-8 стали первыми советскими автобусами, отправляемыми на экспорт: в 1934 г. партия из 16 машин, возможно в модификации «Люкс», была экспортирована в Турцию.

В Красной Армии ЗИС-8 применялся для перевозки личного состава и в качестве санитарного автобуса. Последний мог иметь внутреннее оснащение двух типов с погрузкой через задние двери. В первом варианте 4 носилок крепились в два яруса на откидных штангах и пружинных подвесах над продольными сиденьями, где размещали 10-12 сидячих раненых. При втором варианте оснащения 8-10 носилок устанавливали в передней части кузова в три яруса, а в задней - в два. В проходе размещали скамейки, опускавшиеся на пол, на которых могли разместиться 4-6 сидячих раненых. Для отопления могли устанавливаться калориферы, использовавшие выхлопные газы двигателя или дровяные печи.

Полевая операционная,
смонтированная в
автобусе ЗИС-8
с дополнительным
помещением в
выносной палатке, 1936 г.
(фото из книги Е.Кочнева, 2009).



В 1936 г. на шасси ЗИС-8 была создана первая полевая операционная с выносным блоком, который оборудовался в палатке.

За три года (1934 -1936) на заводе ЗИС было изготовлено 547 автобусов. С 1934 г. параллельно с заводом ЗИС ЗИС-8 начали выпускать в Москве на Авторемонтно-кузовном заводе (АКЗ), более известном как «Аремкуз», в Ленинграде на вагоноремонтном заводе (ВАРЗ) и заводе Автотранспортного управления Ленсовета (см. ниже). После прекращения выпуска автобусов на реконструируемом ЗИСе в 1936 г. по чертежам завода автобусы продолжали изготавливать «Аремкуз», а также автобусные парки и кузовные мастерские в Киеве, Харькове, Ростове-на-Дону, Туле, Калуге, Тбилиси

и Иркутске. В общей сложности до 1941 г. в СССР выпустили более двух тысяч машин, однако точное количество произведенных ЗИС-8 всех модификаций не известно. В предвоенные годы ЗИС-8 был основным пассажирским автобусом.

До наших дней оригинальные ЗИС-8 не сохранились, но имеются образцы, тщательно восстановленные по заводским чертежам с использованием оригинальных деталей (<https://www.drive2.ru/l/460563706594463524/>). На киностудии «Мосфильм» имеется автобус, посторенный на шасси ЗИС-5 и имитирующий ЗИС-8. По размерам он отличается от настоящих ЗИС-8. Этот автобус снимался в сериале «Место встречи изменить нельзя».



Восстановленный в наши дни ЗИС-8,
выпущенный на ЗИСе в 1935 г.

<https://www.drive2.ru/l/460563706594463524/>



Автобус киностудии «Мосфильм»,
имитирующий ЗИС-8, собранный
по-видимому, в 1960-х годах.

<https://tushinetc.livejournal.com>



Различные варианты открытых
курортных автобусов на шасси ЗИС-8,
а возможно других шасси семейства
ЗИС-5 <http://www.autotruck-press.ru/archive/number55/article346;>
<https://forum-antikvariat.ru/index.php/topic/110554-avto-moto-iftd/page-5;> <http://www.forum.antique-photos.com/topic/5062-курортные-и-экскурсионные-автобусы/>

Относительно массово выпускали курортные версии автобусов ЗИС-8. Их производили ремонтные предприятия южных городов (Сочи, Тбилиси, Ростов и др.). Изображенные на фотографиях экскурсионные автобусы заметно отличаются друг от друга, но все они построены либо на шасси ЗИС-8, либо других длиннобазных или обычных шасси ЗИС. Например, на «Аремкузе» в 1936 г. была изготовлена партия полуоткрытых экскурсионных автобусов на шасси обычных грузовиков ЗИС-5. Эксперты считают, что установить, какой автобус где производился в наши дни невозможно. Очевидно, не существовало унифицированной открытой модели ЗИС-8, хотя все автобусы имели определенное сходство.

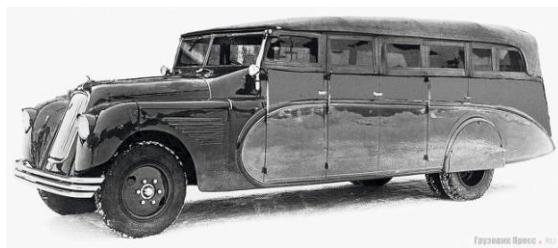
После войны самым массовым производителем подобного типа автобусов на весь Союз стал авторемонтный завод в г. Сочи. На этом предприятии ремонтировали и строили новые кузова на старых шасси, в том числе довоенных автобусов ЗИС-8, либо других шасси из семейства ЗИС-5.

Видимо, единственной «официальной» открытой версией ЗИС-8 был НАТИ-ЗИС, созданный кузовным отделом НАТИ во второй половине 1934 - начале 1935 г.. Это был 26-местный, не считая места водителя, открытый автобус со съемным верхом. Разрабатывался открытый автобус для НКВД, но официальной версией было его курортное предназначение. Вероятно, было изготовлено два экземпляра машины, несколько отличавшиеся экстерьером. В серию автобусы не пошли.



Открытые автобусы на городской автостанции Симферополя, 1930-е гг.

<https://www.scaleforum.ru/attachment.php?attachmentid=891933&d=1434357996>



НАТИ-ЗИС образца 1934 г.

<http://www.gruzovikpress.ru/article/16121-eksperimentalnyy-otkrytiy-avtobus-nati-na-shassi-zis-8-operedivshiy-vremya/>

М. Соколов указывает, что НАТИ-ЗИС был первым в мире автобусом с кузовом так называемого «понтонного» типа. Полностью закрытые крылья с утопленными в них фарами составляли единое целое с капотом и облицовкой радиатора и плавно переходили в широкий кузов с такими же закрытыми и плоскими задними крыльями. Автобус имел сплошные ряды сидений без среднего прохода и отдельные входы к каждому их ряду (кузов типа «шарабан»). В передней части салона располагались секция – для водителя и пассажиров, с дверцами с обеих сторон машины; вторая и третья – пассажирские, лишь с одной дверцей к каждому ряду сидений, располагавшейся поочередно или с левой, или правой стороны. Таким образом, всего имелось шесть дверей: две передних, расположенных симметрично, и четыре остальных, располагавшихся в шахматном порядке.

Габаритные размеры автобуса НАТИ-ЗИС составляли 6950х2300х2220 мм; масса в снаряжённом состоянии - 3700 кг, максимальная скорость - 65 км / ч. Следует отметить, что обтекаемые пассажирские автобусы на шасси АМО-ЗИС впервые в СССР появились еще в 1933 г., но не в Москве, а в Ленинграде.

Пассажирские автобусы завода Автотранспортного управления Ленсовета. Второй авторемонтный завод Автотранспортного управления Ленсовета (АТУЛ) берет начало от авторемонтной мастерской, созданной еще в 1915 г. Завод изначально занимался только ремонтом, а с 1925 г. (по другим данным с 1927 г.) начал изготавливать автобусные кузова, которые устанавливались на различные шасси, в том числе капитально отремонтированных грузовиков АМО-ЗИС. Эти автобусы стали регулярно курсировать по улицам Ленинграда. В 1932-1934 гг. АТУЛ изготовил около 100 автобусов, аналогичных автобусам ЗИС на шасси АМО-4.

В 1933 г. АТУЛ изготовил 2 оригинальных автобуса (видимо, на шасси АМО-4) с более обтекаемыми и элегантными формами, чем у АМО-4, с наклоненными к середине автомобиля лобовым стеклом и задней стенкой салона. Боковые окна стали большими, а передняя пассажирская дверь исчезла. Модернизированный автобус получил название АЛ-1 - Автобус Ленинградский, первый. АТУЛ АЛ-1 был довольно удачной машиной, высокие окна обеспечивали хорошую обзорность, но, отсутствие передней двери в пассажирском отделении оказалось не очень удобными для внутригородских пассажирских перевозок.



Автобус АЛ-1 завода АТУЛ, 1933 г.
<https://www.popmech.ru/made-in-russia/293112-zabytve-sovetskie-marki-atul/>



Автобус АТУЛ Л-2, 1936 г.
<https://www.popmech.ru/made-in-russia/293112-zabytve-sovetskie-marki-atul/>



Автобус АТУЛ АЛ-2 на улицах Ленинграда (Фото из книги М. Соколова «Отечественные капотные автобусы и их производные»)
<https://zen.vandex.ru/media/id/5af881e4c71a92b2a858b476/krasavec-iz-leningrada-avtobus-atul-videofoto-5e134c6774f1bc00b1ec7cca>



Отреставрированный автобус АТУЛ АЛ-2 в музее Дороги жизни в поселке Ладожское Озеро
<https://zen.vandex.ru/media/id/5af881e4c71a92b2a858b476/krasavec-iz-leningrada-avtobus-atul-videofoto-5e134c6774f1bc00b1ec7cca>

В конце 1936 г. на заводе АТУЛ освоили новую машину АЛ-2 с колесной формулой 6х2. Третья ось не была ведущей и подвешивалась к удлиненной раме ЗИС-8. Обтекаемый оригинальный кузов представлял собой деревянный каркас обшитый листовой сталью. Просторный салон предоставлял стоящим пассажирам достаточно большое пространство. АЛ-2 на улицах Ленинграда были гордостью города. В Ленинграде с его прямоугольной планировкой длинный автобус не испытывал трудностей с маневрированием.

В годы Великой Отечественной войны автобусы работали на Дороге жизни, вывозя детей из блокадного Ленинграда. Один из таких автобусов сейчас экспонируется в музее Дороги жизни в посёлке Ладожское Озеро.

Характеристики автобуса АЛ-2 АТУЛ.

Годы производства: 1936-1947

Вместимость 29 мест, для сидения - 21 место

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 73 л.с. при 2300 (2400) об./мин.

Колёсная формула: 6×2

Длина около 9000 мм, ширина 2400 мм,
высота

около 2700 мм

Колёсная база 4420 мм

Масса 5000 кг

Максимальная скорость 60 км/ч



Салон отреставрированного автобуса АТУЛ АЛ-2

<https://transport.ru/vehicle/240596.html>

Сравнение внешнего вида серийного ЗИС-8 и АЛ-2 АТУЛ, которые могли быть произведены в 1936 г., на примере масштабных моделей из настоящей коллекции, демонстрирует, насколько современной выглядела машина ленинградцев.



Модели ЗИС-8 и АЛ-2 АТУЛ, изготовленные в украинских мастерских «Миниклассик» и «Vector-models» (см. ниже).

Масштабные модели.

ЗИС-8 автобус пассажирский городской.

Примечание: красная, белая и серая окраска, надписи «Днепрострой – 2 – Соцгород» и герб СССР на бортах.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Запорожье), фирма «Миниклассик»⁴, ручная работа.

Год производства: 2013

Материал: пластик с металлическими деталями.



ЗИС-8 автобус пассажирский городской.

Примечание: красная, желтая и белая окраска.

Производитель: Россия (Кострома)-Китай, ООО «MODIMIO»⁵ («MODIMIO Collections»
«Наши автобусы»⁵ № 9, тираж 6775).

Год производства: 2020 (01.05.2020).

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



ЗИС-8 автобус пассажирский с модифицированным кузовом.

Примечание: синяя и серая окраска, без задней пассажирской двери.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»¹ (№ 611).

Год производства: около 2010

Материал: смола, металл.



ЗИС-8 автобус милицейский.

Примечание: синяя окраска, спецмаркировка.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Запорожье), фирма «Миниклассик»⁴, ручная работа.

Год производства: около 2000

Материал: металл с пластиковыми деталями.



ЗИС-8 «ПОЖАРНАЯ ЧАСТЬ» автобус специального назначения пожарный.

Примечание: красная окраска, спецмаркировка, спецоборудование.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»¹ (№ 627).

Год производства: начало 2000-х

Материал: металл, пластик.

Оригинальная коробка



ЗИС-8 автобус санитарный.

Примечание: камуфляжная окраска, спецмаркировка.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Запорожье), фирма «Миниклассик»⁴, ручная работа.

Год производства: 2013

Материал: пластик с металлическими деталями.



ЗИС-8 автобус курортный.

Примечание: белая и серая (мягкая крыша) окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Запорожье), фирма «Миниклассик»⁴, ручная работа.

Год производства: 2014-2015

Материал: пластик с металлическими деталями.



КУРОРТНЫЙ АВТОБУС НА ШАССИ ЗИС-8 автобус открытый.

Примечание: голубая и серебристая окраска.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»¹.

Год производства: 2018

Материал: металл, пластик.



АТУЛ АЛ-2 (1936) автобус пассажирский на модифицированном шасси ЗИС-8 (6х2).

Примечание: голубая и белая окраска.

Производитель: Украина (г. Херсон), фирма «Vector-models»⁶ (V 3-02).

Год производства: 2003

Масштаб: 1:43.

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



ЗИС-16.

Автобус ЗИС-16, серийное производство которого началось в 1938 г. после завершения реконструкции завода, отражал процесс модернизации модельного ряда ЗИС в предвоенные годы. С 1937 г. шли работы по усовершенствованию серийного двигателя. Была увеличена степень сжатия: сначала с 4,6 до 5,3, а затем до 5,7. Изменили конструкцию распредвала, чугунные поршни заменили алюминиевыми, внесли еще ряд изменений. При этом основные комплектующие, посадочные места и соединительные размеры силовой установки не изменились. Увеличение мощности до 82, а затем и до 90 л.с. (при 2700 об./мин) обеспечило максимальную скорость автомобиля 65 км/ч. Для СССР тех лет было принципиально важно, чтобы увеличение степени сжатия не влекло за собой потребности в увеличении октанового числа бензина, что и было обеспечено - двигатель работали на 66-м бензине. Новый двигатель получил индекс ЗИС-15, его планировали устанавливать на новые грузовые автомобили и автобусы.

Другим аспектом будущей модернизации была работа по изменению «внешности» автомобилей ЗИС. В середине 1930-х годов автомобильные кузова становились более обтекаемыми. Конечно, нельзя говорить, что все легковые автомобили и автобусы превратились в «стримлайнеров», но отчетливо прослеживался отказ от угловатости, характерной для машин 1920-х - начала 1930-х годов. В полной мере это относилось к кузову нового автобуса, который планировали сделать обтекаемым. Опыт проектировки и изготовления таких корпусов на ЗИСе был. В 1934 г. на заводе были построены открытый НАТИ-ЗИС (по проекту НАТИ) и ЗИС-6-Люкс, которые отличал передовой дизайн (см. выше). Как уже отмечалось, кузов НАТ-ЗИС, вообще, был понтонным.

Модель ЗИС-16 планировалась к выпуску как автобус с цельнометаллическим кузовом вагонного типа на шасси нового грузовика ЗИС-15. Эти планы не удалось реализовать к 1938 г., поэтому приняли решение начать производство временной промежуточной модели. Автобус оснастили новой силовой установкой, а кузов современного дизайна собирали по-старому, на деревянном каркасе. Были модернизированы элементы подвески и др. Серийный выпуск высокопольного средней вместимости автобуса ЗИС-16 начался в 1938 г. Первые десять машин изготовили к Первомайским праздникам этого года. Подобно своему предшественнику ЗИС-8, ЗИС-16 имел компоновку капотных грузовиков и имел высокую лонжеронную раму. Дверные проемы были не широкими, а в проходе между рядами сидений было тесноватым. Вместе с тем, ЗИС-16 стал первым отечественным автобусом, на котором обогревался салон. Для удобства водителя на щитке разместили приборы, отражающие работу основных узлов. Автобус отличался плавностью хода и эффективным торможением.

Характеристики автобуса ЗИС-16.

Годы производства: 1938—1941

Вместимость 32-34 мест, 24-26 мест для сидения

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 82 л.с. при 2500 об./мин
(85 л.с. при 2600 об./мин).

Колёсная формула: 4×2

Длина 8525 мм, ширина 2400 мм, высота 2800 мм

Колёсная база 4970 мм

Масса 5100 кг (полная масса 7100 кг)

Максимальная скорость 65 км/ч

Серийный ЗИС-16.

<https://www.drive2.ru/b/502035361048822854/?page=0>



ЗИС-16 прежде всего начали поступать в автобусное хозяйство Москвы. Они быстро вытесняли старые автобусы. Благодаря узнаваемому облику, автобус был характерной приметой столичного уличного пейзажа как в довоенные, так и в первые

послевоенные годы. В 1940 г. по 64 московским автобусным маршрутам с общей протяженностью 985 км курсировало 1230 ЗИС-16.



Сборочное производство автобусов ЗиС-16.
<https://www.drive2.ru/b/502035361048822854/?page=0>



В салоне автобуса ЗИС-16.
<http://www.autogallery.org.ru/k/z/dan18.jpg>



Рейсовый ЗИС-16

<https://zen.yandex.ru/media/pedaltothemet/odin-iz-samyh-krasivyh-avtobusov-sssr-zis16-5b2ccde2ddd64b00a87bae20>



ЗИС-16 у Библиотеки Ленина (художественный фильм «Подкидыш»), Москва, 1939 г.
<http://www.opocuu.com/zis-16.htm>

Иногда указывают, что автобусы ЗИС-16 выпускались в нескольких специализированных вариантах, в том числе как скорые помощи. Однако, если такие машины и выпускались, это были единичные экземпляры. Серийный выпуск специализированных санитарных автобусов начался лишь в 1940 г. К наименованию таких специализированных автобусов добавлялась буква «С» - ЗИС-16С. Это были обычные автобусы, кузов которых в заводских условиях приспособляли для размещения 10 носилок и 10 мест для сидения. Носилки располагали в 3 и 2 (над кожухами задних колес) яруса. Носилки грузились через заднюю одностворчатую дверь, проем которой был снабжен откидной подножкой. ЗИС-16С мог доставлять на продольных сиденьях или откидных скамейках до десяти лежачих раненых и 12 легко раненных. ЗИС-16С выпускали исключительно для нужд армии, для больших прифронтовых и тыловых госпиталей. В годы Великой Отечественной войны их использовали для транспортировки раненых. С началом войны для санитарных целей были приспособлены и обычные городские ЗИС-16.

С автобусом ЗИС-16С связано одно заблуждение. Нередко указывают, что с 1939 г. ограниченной серией выпускался автобус ЗИС-16С, имевший кабину от ЗИС-5 и заднюю часть от ЗИС-16. На самом деле, комбинированный автобус представлял собой укороченный (без передней части и капота) кузов стандартного автобуса ЗИС-16, установленный на длиннобазном шасси ЗИС-14. Выпустили всего два пробных

экземпляра такого автобуса в 1944 г., назвав его также ЗИС-16С. Экспериментальную конструкцию посчитали неудачной и больше к ней не возвращались.



ЗИС-16 у госпиталя. Фото из журнала «Автолегенды СССР. Грузовики», 2019, № 51.



Погрузка раненых в ЗИС-16.
http://www.autogallery.org.ru/k/z/zis16_ArtjomDrabkin.jpg



В ряду санитарных автобусов второй слева опытный ЗИС-16С.

<http://www.cartruckbus.ru/articles/zavodskie-sanitarki-zis-vremen-voe>



Опытный ЗИС-16С. Фото из журнала «Автолегенды СССР. Грузовики», 2019, № 51.

В 1940-1942 гг. было выпущено всего 636 ЗИС-16С, причем соотношение городских и санитарных автобусов в 1940 г. составило 1029 и 180, а в 1941 г. - 942 и 456.

В Красной Армии вместительные зисовские автобусы использовались штабистами в качестве передвижных командных пунктов. Вполне пригодны они были и для перевозки личного состава.



Автобус ЗИС-16 для доставки личного состава Северного флота (из архива М. Соколова)
<https://www.kolesa.ru/article/bronirovannye-sanitarnye-sekretnye-neizvestnye-versii-zis-5>

Всего до середины 1941 г. только на ЗИСе изготовили 3250 автобусов ЗИС-16, а с учетом продукции других заводов, эта цифра приблизилась к 4000. В послевоенные годы лишь незначительная часть ЗИС-16 вернулась в автобусную сеть страны. Однако они оказались столь необходимыми, что в Москве возобновили выпуск автобуса возобновили. Кузов строили на столичном заводе «Аремкуз» и устанавливали на ходовую часть нового

грузовика ЗИС-150. Эти автобусы, также обозначаемые как ЗИС-16 и выпускали вплоть до 1950 г.

Дашко Д. Заводские «санитарки» ЗИС времен ВОВ. Сайт об истории отечественного автомобилестроения.

<http://www.cartruckbus.ru/articles/zavodskie-sanitarki-zis-vremen-voe> (сайт временно закрыт)

Кочнев Е. Автомобили Красной Армии 1918-1945. М.: Яуза, Эксмо, 2009. 542 с.

Кочнев Е. Бронированные, санитарные, секретные: неизвестные версии ЗИС-5. «Колеса.ru» (фото из архива М. Соколова) <https://www.kolesa.ru/article/bronirovannye-sanitarnye-sekretnye-neizvestnye-versii-zis-5>

Кузнецов А. Автобусы с маркой «АКЗ». Веб-сайт <https://www.classicbus.ru/local/interesting/detail.php?ID=727>

Соколов М. Опередивший время. Экспериментальный открытый автобус НАТИ на шасси ЗИС-8. Грузовик-пресс, 2018, №2. <http://www.gruzovikpress.ru/article/16121-eksperimentalnyy-otkrytyy-avtobus-nati-na-shassi-zis-8-operedivshiy-vremya/>

Шугуров Л.М. Автомобильная Москва. Столетие 1902-2001. Издательство ЦДТС: М., 2004, 199 с.

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

ЗИС-44. Автолегенды СССР. Грузовики, 2019, № 51.

ЗИС-8. Городской лайнер 30-х. <https://www.drive2.ru/l/460563706594463524/>

Общественный извозчик (часть 1). Веб-сайт «Грейдер» https://igrader.ru/2014/06/obshhestvennyy-izvozchik-chast-1/?wiziapp_back=cat-69

Веб-сайт «Автомобильный архивный фонд». ЗИС-8. <http://autoar.org/arhivnyy-fond-avtomobilev-zis-zil/zis-8/>

Веб-сайт «Московский автобус». <http://bus.ruz.net/cars/zis-8> <http://bus.ruz.net/cars/zis-16/>

Веб-сайт «AutoWP». <http://www.autowp.ru/zis/8>

Веб-сайт «Грузовик-пресс» http://www.autotruck-press.ru/upload/medialibrary/7ed/07_09.jpg

Забывтые советские марки: АТУЛ. Веб-сайт «ПМ» <https://www.popmech.ru/made-in-russia/293112-zabytye-sovetskie-marki-atul/>

Сборочное производство городских автобусов ЗиС-16, 1938-1941 гг. Веб-сайт «Drive2.ru»

<https://www.drive2.ru/b/502035361048822854/?page=0>

Веб-сайт «Oldtimer picture gallery» <http://www.autogallery.org.ru/>

Один из самых красивых автобусов СССР – ЗИС-16. Веб-сайт <https://zen.vandex.ru/media/pedaltomemetal/odin-iz-samyh-krasivyh-avtobusov-sssr--zis16-5b2ccde2ddd64b00a87bae20>

Веб-сайт avtomash.ru. Музей отечественного автомобилестроения. 1932 - 1940 годы. Грузовые автомобили.

http://www.avtomash.ru/pred/muzei_a/1932/1932-12.html

Веб-сайт «Уникальные советские автомобили» <http://sovcarhistory.ru/category/зис/>

Веб-сайт <http://auto.webalta.ru/gallery/zis/16/zis-16-1938-41/index2.html>

Веб-сайт «Русский портал». ЗИС-16. Автобус детства наших дедушек и бабушек.

<http://www.opoccuu.com/zis-16.htm>

Вейб-сайт «ПМ». Забывтые советские марки: АТУЛ <https://www.popmech.ru/made-in-russia/293112-zabytye-sovetskie-marki-atul/>

Красавец из Ленинграда: автобус АТУЛ <https://zen.vandex.ru/media/id/5af881e4c71a92b2a858b476/krasavec-iz-leningrada-avtobus-atul-videofoto-5e134c6774f1bc00b1ec7cca>

Вейб-сайт <https://ttransport.ru/vehicle/240596.html>

ЗИС-16 (1938 г.) автобус городской.

Примечание: голубая, белая и зеленая окраска.

Производитель: Украина (г. Херсон), фирма «Vector-models»⁶ (P8-16), ручная работа.

Год производства: 2014 (11.2014)

Масштаб: 1:43.

Материал: смола, металл, пластик



ЗИС-16С (1940 г.) автобус санитарный.

Примечание: защитная (хаки) окраска.

Производитель: Украина (г. Херсон), фирма «Vector-models»⁶, ручная работа.

Год производства: 2014-2015

Масштаб: 1:43.

Материал: смола, металл, пластик



ЗИС-16С (ОПЫТНЫЙ) армейский санитарный автобус на шасси ЗИС-12.

Примечание: защитная (хаки) окраска, спецмаркировка.

Масштаб: 1:43.

Производитель: неизвестный производитель⁷; предположительно Россия (Москва), объединение «Русская коллекция» (возможно с использованием деталей от моделей ЗИС-5-ЗИС-12 ООО НПФ «ЛОМО-АВМ» Россия, Санкт-Петербург).

Год производства: начало 1990-х

Материал: смола с пластиковыми и металлическими деталями.



Фирмы-производители масштабных моделей, представленных в части I.6.

Здесь изложены сведения о фирмах-производителях масштабных моделей, представленных в настоящем очерке.



¹**ООО НПФ «ЛОМО-АВМ».** Выпуск автомоделей на Ленинградском оптико-механическом объединении (ЛОМО) начался в 1991 г., вероятно, в рамках конверсионных программ, характерных тогда для предприятий оборонного значения. Инициатором производства коллекционных моделей являлся сотрудник ЛОМО и коллекционер А.М.Шемаринов, который начал подготовительную работу еще в 1986 г. В период 1991 г. – середина 1996 г. изготовление автомоделей происходило в цехах ЛОМО. В 1994 г. был заключен договор с Санкт-Петербургским заводом «Двигатель» о выпуске моделей на шасси ГАЗ-А. В июне 1996 г. на территории ЛОМО было организовано ООО научно-производственная фирма «ЛОМО-АВМ», которая остается до настоящего времени одним из немногочисленных действующих отечественных производителей коллекционных автомоделей. Известно, что в 2000 г. с «конвейера» этого предприятия сходило около 40 типов машин по 500-600 штук в месяц. Современные объемы производства точно не известны, но они явно в разы ниже. Дефицита современных автомоделей «ЛОМО-АВМ» нет, модели широко распространены.

Автомодели, в основном, изготовлены из металла (цинковый сплав) с немногочисленными пластиковыми деталями. Детализация моделей не высокая. На оригинальных моделях «ЛОМО-АВМ» на днище имеется штампованная эмблема ЛОМО. (Исключение составляют автомоделей различных модификаций ГАЗ-А, на днище которых имеется фирменный знак Санкт-Петербургского завода «Двигатель». Кабины для производства моделей на базе ГАЗ-А/АА/ААА/60 для «ЛОМО-АВМ» изготавливались, на заводе «Двигатель». Эти кабины имеют крепление к раме винтом. В последнее время появились немногочисленные модели-конверсии ГАЗ «ЛОМО-АВМ» на основе ГАЗ-А из серии «Наш автопром». При этом используется кабина и все элементы днища, имеется маркировка «Наш автопром». Это, видимо, объясняется тем, что запас изготовленных «Двигателем» кабин исчерпан. Известна выраженная склонность автомоделей «ЛОМО-АВМ» к «цинковой чуме» при сроках хранения около 10 лет.

Всего известно около 2000 модификаций автомоделей этой фирмы, в Интернете имеются каталоги и перечни продукции. Кроме того указывают, что «выделившись в самостоятельное от ЛОМО производство, «ЛОМО-АВМ» пошел по пути широкого конверсирования собственных разработок. Все остальные модели - плоды перерезки рам, кабин, кузовов ...». В 2019 г. мастерская еще сохраняла минимальное производство, благодаря работе старых мастеров, а в январе 2020 г. закрылась.

Стоимость большинства моделей 25-40 \$, хотя стоимость старых редких вариантов моделей может приближаться к 100 \$.

История красных автомобильчиков. <http://www.avtomodelizm.h1.ru/arc/arc/ogl16/redcar.htm>

Веб-сайт <http://rcforum.su/showthread.php?t=1073>

Маленькие машины для большого бизнеса. http://www.dp.ru/a/2000/07/10/Malenkie_mashini_dlja_bol2/



²**«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 «Caragata». Большинство автомоделей легковых автомобилей этой линейки изготовлены именно этой фирмой. В последнее время (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.colorrich.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>



³«Автолегенды СССР. Грузовики». Серия «Автолегенды СССР. Грузовики» является продолжением патворка «Автолегенды СССР и соцстран», выпуск которого в настоящее время продлен издательским домом «Де Агостини» до неопределенного времени. Выпуск «Грузовиков» начался 25.03.2017 г. в виде тестовой серии.



Всего запланированы 50 номеров.

Автомодели из серии «Автолегенды СССР» выпускают в рамках журнальной серии-патворка. Коллекция «Автолегенды СССР» посвящена истории советского автомобилестроения от начальных разработок и первых серийных автомобилей до последних экспериментальных моделей, не запущенных в серийное производство. Патворк издается компанией

«ДеАгостини».

«ДеАгостини» (DeAgostini) - издательский дом в Италии, основанный в 1901 г. географом Джованни Де Агостини, который создал в Риме компанию «Географический институт Де Агостини». В том же году Географический институт опубликовал первый том Атласа мира и открыл первый магазин Де Агостини. Первоначально компания специализировалась на выпуске географических изданий, карт и атласов. В настоящее время фирма расположена в г. Новара (Пьемонт, Италия), а ее продукцией являются научно-познавательные журналы. В России компания «Де Агостини» начала свою деятельность в 2004 г.

Серия «Автолегенды СССР» издается с 10 февраля 2009 г. Журнал «Автолегенды СССР» содержит информацию об истории создания популярных серийных и экспериментальных советских автомобилей, их технических характеристиках, архивные фотографии автомобиля, информацию и фотографии моделей-аналогов других стран, а также исторические факты из времени создания автомобиля. В ноябре (15.11) 2017 г. начался выпуск коллекционных моделей под маркой «Автолегенды СССР. Специальный выпуск». Выпущены «Победа-спорт», «Уайт-АМО», «ЗИС-спорт» и др. Масштабные модели изготавливаются фирмой Premium & Collectibles Trading Company Ltd. (PCT), входящей в



состав группы PCT Collectibles Ltd. - крупнейшего производителя масштабных моделей под собственными брендами («IXO Models», «IST Models» и др.), а также для журнальных серий крупных издательских домов (Eaglemos, GE Fabbri, Altaya и др.).

Компания PCT была создана в 2000 г. в Макау (Китай) и в настоящее время имеет несколько фабрик, на которых работают более 4000 человек. Модели серии «Автолегенды СССР», вероятно, ведут свое происхождение от моделей «IST Models», т.к. у истоков проекта стояли PCT и «IST Models». Уже в 2008 г. для журнальной серии «Автолегенды СССР» существовал задел в виде выпущенных моделей советских автомобилей под брендом «IST Models». Конечно, модели для журнальной серии стали выпускать в упрощенном виде без фототравлений, номеров и тщательной проработки салона.

С декабря 2014 г. начался выпуск продолжения серии «Автолегенды СССР» под названием «Автолегенды СССР и соцстран». С 20 января 2014 г. начался выпуск серии «Автолегенды СССР. Лучшее», модели которой по большей части дублируют прежние «Автолегенды СССР», но некоторые выпускаются в новой окраске.

Какая именно фабрика выпускает модели для патворков точно не известно. Однако есть информация что фабрика, выпускающая модели «IST Models», расположена около г. Shenzhen в 60 км к северу от Гон-Конга. Эти координаты совпадают с местоположением фабрики фирмы Sonic International (Toys) Ltd., выпускающей автомодели под другим официальным брендом PCT «IXO Models». Вопрос с фабрикой-производителем «Грузовиков» остается в определенной степени открытым. Большинство моделей, очевидно, являются продукцией китайской фабрики Markun Toys Company Ltd. (Гон-Конг), сотрудничающей с ООО «Скейл» из г. Костромы. Единичные модели выпущены фабрикой фирмы Premium & Collectibles Trading Company Ltd. (PCT), входящей в состав группы PCT Collectibles Ltd., давно сотрудничающей с компанией «Де Агостини».

Стоимость моделей легковых автомобилей из обеих серий около 6-10\$, грузовых автомобилей - около 12-15\$.

Автолегенды СССР Грузовики. Веб-сайт «Форум о патворках».

<http://nacekomiie.ru/forum/viewtopic.php?f=35&t=25029>

Официальный сайт Компании Де Агостини. <http://www.deagostini.ru>

Википедия. Де Агостини. http://ru.wikipedia.org/wiki/Де_Агостини

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



⁴ **Фирма «Миниклассик».** Небольшая фирма «Миниклассик» была создана в г. Запорожье (Украина) более 25 лет назад для мелкосерийного производства моделей автомобилей, самолетов, фигурок и др. Вначале мастерская называлась Экспериментальное Творческое Объединение («ЭТО»). Есть сообщения, что «ЭТО» выпускало модели ЗАЗ-965. «Ранние модели «Миниклассика» изготавливались из металла, причем многие из них быстро подвергались деформациям и разрушению («цинковая чума»). Современные модели делают из модельного пластика или смолы с отдельными металлическими деталями. В 2004-2009 гг. выпускались комбинированные модели, в которых сочетались крупные детали из пластика и металла. Вероятно, около 2010 г. использование крупных металлических отливок прекратилось. К 2014 г. фирма выпустила не менее 100 моделей различных серий (серии ЗИС-5, ЗИС-6, ЗИС-8 и др.).

В 2014 г. коллектив мастерской «Миниклассик» разделился с образованием новых мастерских «Автобаза №43» и «МБК», которые продолжают выпуск автомоделей, причем иногда используют боксы с фирменным знаком «Миниклассик».

Стоимость современных моделей 60-80 \$.

Український автотомельний форум. <http://scalehobby.org/index.php?action=printpage;topic=150.0>

Scaleforum.ru - форум колекціонерів масштабних моделей <http://scaleforum.ru/showthread.php?t=2127&page=5>

Масштабные модели 1/43 и журнальные серии в России.

www.diecast43.ru <http://www.diecast43.ru/2014/04/zis-samo-baza43.html>

MODIMIO
COLLECTIONS



⁵ «Наши автобусы» - патворк российской компании «MODIMIO», в данном случае издательского дома, владеющего брендом «MODIMIO Collections». Штаб-квартира компании расположена в Костроме. До 2018 г. компания «MODIMIO» практически не упоминалась применительно к коллекционным моделям, хотя «костромские» модели были хорошо известны и популярны. В

конце 2011 г. на рынок вышла высококачественная масштабная копия грузовика ЗИЛ-157 бренда «Start Scale Models» (SSM), а в 2012 г. - ЗИЛ-157 бренда «Автоистория» (АИСТ), практически повторяющий модель SSM в бюджетном варианте. Лишь в последние годы на коробках этих моделей появилось упоминание «Modimio Engineering», которое является подразделением компании «MODIMIO». В настоящее время известно, что «MODIMIO Engineering» уже более 10 лет создает качественные модели по заводским чертежам, сотрудничая не только с брендами SSM и «Автоистория», «AVD Models», но и «Zvezda» и даже с компанией «DeAgostini». Полная картина взаимоотношений между «Modimio», SSM, АИСТ, ООО «Скейл», «AVD Models» и другими костромскими структурами до конца не ясна. Скорее всего, все эти бренды и фирмы аффилированы с компанией «MODIMIO», подразделением которой является «MODIMIO Engineering». Это не исключает каких-то особых отношений между отдельными брендами и наличия у них коммерческой самостоятельности. Большинство коллекционеров уверено, что проект АИСТ инициировала сама фирма SSM. Представители последней подтверждали, что сотрудничают с АИСТ в рамках проекта, но подчеркивали, что это всего лишь партнерство. Вместе с тем, большая часть моделей АИСТ выполнена на пресс-формах SSM. В начале 2014 г. появились сообщения о завершении сотрудничества SSM и АИСТ. Это может быть частичной правдой, т.к. в 2014 г. АИСТ выпустила «нетипичные» для бренда модели УАЗ-3162 и ГАЗ-3111, которых нет в линейке SSM. Это несовпадение линеек прослеживается до настоящего времени.

В 2018 г. «MODIMIO» «выходит из тени» и начинает новый этап развития, предлагая патворки. Первая серия «Наши танки» начала выходить в ноябре 2018 г. В середине 2019 г. выходят «Легендарные грузовики СССР», затем «Наши автобусы». Основным дистрибьютором компании «MODIMIO», видимо, является Интернет-магазин «Ritmonexx», по непроверенным данным, купивший в 2018 г. Интернет-магазин «Миниколесо».

Остается не вполне ясным вопрос о заводе-изготовителе моделей автобусов. «MODIMIO» и SSM ограничиваются только указанием, что модель сделана в Китае, при этом название производителя остается неизвестным. Применительно к бренду SSM ранее имелась информация, что его модели изготавливаются на фабрике, которая ранее работала для немецкой фирмы «Schuco» (Dickie-Schuco GmbH & Co. KG.), затем прекратила сотрудничество с этой фирмой, временно не работала, а затем начала сотрудничество с SSM. Модели проекта АИСТ ООО «Скейл» заказывает на фабрике «Markun Toys Company Ltd.» (Гон-Конг, Китай). Имеют ли эти фирмы отношение к изготовлению масштабных копий автобусов неизвестно.

Патворк «Наши автобусы» начал выходить в декабре 2019 г. с кратностью 1 раз в три недели. Всего планируется выпуск 50 номеров. Модели изготавливаются из металла с помощью литья под давлением и пластмассы. Степень детализации средняя, как это характерно для «журнальных» моделей, но вполне удовлетворительная. Качество моделей, в целом, хорошее при умеренной цене - около 25\$.

Официальный сайт компании MODIMIO «<https://modimio.ru>

Официальный сайт патворка «Наши автобусы» <https://avtobusy.modimio.ru>

Сайт о коллекциях из журналов/MODIMIO <http://nacekomie.ru/modimio>

Сайты любителей масштабных автомоделей <http://scaleforum.ru>, <http://www.rcforum.ru>, <http://scalemodels.ru>, <http://ukrmodels.org.ua>

Интернет-магазины <http://www.ritmonexx.ru/start-scale-models-ssm-m-197.html>, <http://www.mini-koleso.ru/ssm/>

⁶*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 изготовлением 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 более 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 Zego.

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

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

⁷*Неизвестный производитель.*

При приобретении моделей ручной работы иногда не удается точно установить их производителя. Нередко это относится к моделям-конверсиям (от лат. *conversio* - превращение, изменение). Сведения, предоставляемые продавцом, могут быть неточными или полностью ошибочными и нуждаются в проверке. В настоящей коллекции имеются экспонаты, происхождение которых не известно, либо его можно лишь предположить. Когда количество таких моделей постепенно увеличилось, стала очевидной целесообразность попытки проанализировать возможные варианты их появления и представить хотя бы некоторые сведения о мастерских их предположительно выпустивших, если эти мастерские не охарактеризованы применительно к другим моделям. Поэтому под заголовком *«Неизвестный производитель»* размещена информация о фирмах, мастерах и мастерских, которые могли бы с той или иной степенью вероятности явиться производителями моделей.

Применительно к конкретной модели опытного ЗИС-16С можно отметить, что она изготовлена из смолы, явно кустарным способом. Вместе с тем, отдельные детали практически идентичны моделям «ЛОМО-АВМ» (примечание 1). В каталоге «Автомобиль на ладони» (1-е издание) 1993 года под № 32 представлена аналогичная модель, приписанная российскому производителю объединение «Русская коллекция» (Москва). Какая-либо достоверная информация об этом производителе в настоящее время отсутствует, хотя в каталоге «Автомобиль на ладони» он упоминается неоднократно.