

# АМО – ЗИС – ЗИЛ



## І. ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ.

### *Часть 3.*

### ОТ АМО К ЗИС (1930-1933 гг.).

#### **СОВЕТСКИЙ АВТОПРОМ В НАЧАЛЕ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ.**

Программа индустриализации СССР была изложена в первом пятилетнем плане развития народного хозяйства (1928/29 - 1932/33 гг.), который был утвержден на 5-ом Всесоюзном съезде Советов. В этом плане большое внимание уделялось развитию автопрома, предусматривалось капитальное расширение и реконструкция 1-го ГАЗа (АМО). Это было чрезвычайно важно, так как к 1927 г. отечественное автомобилестроение находилось в кризисном положении. В 1925 г. в стране насчитывалось всего 24 218 автотранспортных средства, причем из них на ходу - только 14 440, т.е. 1 автомобиль приходился на 11 000 населения. В развитых Европейских странах этот показатель составлял 1 автомобиль на 70-250 человек, а в США - 1 автомобиль на 6 человек. При этом в СССР находились люди, считавшие и писавшие в прессе, что для советского бездорожья, кроме телег ничего и не надо. К счастью, победил здравый смысл и развитие автопрома продолжилось.

В 1928-1929 гг. грузовые автомобили производили 1-й ГАЗ (АМО) и ярославский 1-й Государственный авторемонтный завод (1-й ГАРЗ, впоследствии ЯГАЗ), куда передали разработанный на АМО проект трехтонного грузовика. Объем производства представляется крайне низким, неспособным «насытить» страну автомобилями: в 1928 г. было выпущено 740 грузовых автомобилей, в 1929 - 1471, в 1930 - 4019. Однако, как отмечает Л.М.Шугуров, в сравнении с крупными европейскими фирмами, советские заводы выглядели не так уж плохо. В 1930 г. ЯГАЗ выпустил 839 тяжелых грузовиков и автобусных шасси, что превосходило количество единиц продукции, выпущенной в этом же году немецкими фирмами «Бюссинг» (450 грузовиков), «МАН» (400 грузовиков) и «Магирус» (350 грузовиков). Тем не менее, назрели радикальные перемены, стала очевидной необходимость пересмотреть общую концепцию развития отрасли. Л.М.Шугуров приводит слова отечественного специалиста, опубликованные в апреле 1929 г. в журнале «За рулем»: «Нужно отказаться от разработки собственной конструкции автомобиля, также как не следует самим разрабатывать технологический процесс производства заново; вместо этого для ускорения нового строительства нужно принять по соглашению с каким-либо иностранным заводом применяемый им технологический процесс вместе со строящейся этим заводом конструкцией автомобиля». В основу будущего отечественного автомобилестроения решили положить американские технологические достижения и опыт.

Ориентация советского автопрома на американскую школу была обусловлена тем, что к 1930-м годам в США были построены современные заводы, работающие по высокопроизводительной технологии. Д.Дашко пишет, что в СССР предстояло реализовать четыре ключевых принципа: 1) конвейерная сборка; 2) применение

высокопроизводительных станков; 3) хороший инструментарий и приспособления; 4) целесообразное распределение работы оборудования.

Американские инженеры создали автомобильные конструкции, которые являлись очень технологичными и в достаточной степени простыми, а методы их производства обеспечивали высокое качество изготовления, долговечность и приемлемую стоимость. Дорожные условия в глубинных районах США в большей степени, чем европейские, соответствовали российским, что подтверждал опыт эксплуатации американских автомобилей в СССР.

В годы первой пятилетки развитие отечественного грузового автопрома шло по трем основным направлениям: во-первых, реконструировались и расширялись существующие предприятия; во-вторых, в 1929 г. началось строительство автогиганта в Нижнем Новгороде; в-третьих, были построены и работали небольшие заводы, собирающие импортные грузовики из готовых машинокомплектов. Началу строительства Нижегородского автомобильного завода (НАЗ) предшествовали активные переговоры советских специалистов с представителями американских фирм, выпускающих грузовики. Наибольший интерес в СССР вызывала продукция компаний «Chevrolet», входящей в состав «General Motors», и «Ford», выпускавших недорогие 1,5-тонные грузовики.



1,5 тонный грузовик «Chevrolet» 1930 г.

[http://www.autogallery.org.ru/k/c/30chevwagon\\_CCT.jpg](http://www.autogallery.org.ru/k/c/30chevwagon_CCT.jpg)



Отреставрированный 1,5 тонный грузовик «Chevrolet» 1930 г.

<http://topclassiccarsforsale.com/chevrolet/78034-1930-chevrolet-universal-stakebed-rebuilt-engine-trans-rear-end-new-bed.html>



Грузовики «Ford AA» с различными грузовыми платформами на современных фото с аукционных сайтов.

[https://barrettjacksoncdn.azureedge.net/staging/carlist/items/Fullsize/Cars/202973/202973\\_Front\\_3-4\\_Web.jpg](https://barrettjacksoncdn.azureedge.net/staging/carlist/items/Fullsize/Cars/202973/202973_Front_3-4_Web.jpg) <https://barnfinds.com/reader-find-1929-ford-model-aa-truck/>

Переговоры советских чиновников с «General Motors» успехом не увенчались, фирма отказалась предоставлять долгосрочные кредиты и оказывать запрашиваемую комплексную техническую помощь. Генри Форд проявил большую заинтересованность в в бизнес-контактах с СССР, тем более, что началась Великая Депрессия.

Новые грузовики модели «АА» были выпущены «Ford Motor Co» в 1927 г. В это время компания занимала на американском рынке лишь третье место, уступая не только «General Motors», но и «Chrysler». «Ford АА» оснащались новым нижнеклапанным четырехцилиндровым двигателем с объемом 3,3 л и мощностью 40 л.с., что было в два раза больше, чем у предшествующей модели, а также водяным и масляным насосами. Остальные элементы конструкции мало отличались от предшественника «Ford ТТ». Грузоподъемность новых автомобилей составляла 1-2 т, они оснащались разнообразными грузовыми платформами из дерева и металла.

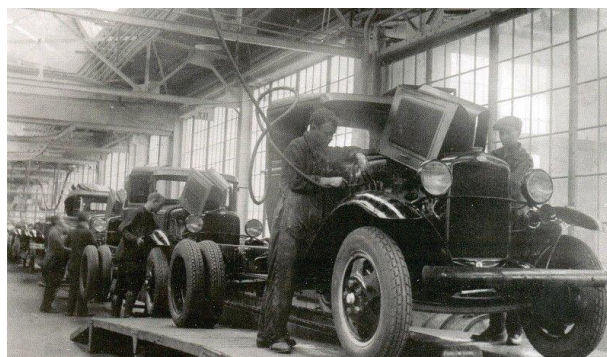
Генри Форд не только активно сотрудничал с СССР, но и был готов продолжать это сотрудничество на условиях, устраивающих Советское Правительство. В результате, к 1929 г. «Ford» стал самой распространенной маркой в нашей стране; американские машины стали составлять треть всего отечественного автопарка.

История НАЗа (будущий ГАЗ), вступившего в строй в январе 1932 г. и производившего лицензионные копии автомобилей «Ford», заслуживает отдельного детального обсуждения. Здесь же отметим, что пока шло строительство нового предприятия, проблему дефицита грузовиков решали путем создания временных заводов, собирающих 1,5-тонные «Ford АА» из импортируемых машинокомплектов. Это были Государственный автосборочный завод № 1 в Канавино (Нижний Новгород) и Московский автосборочный завод № 2 имени Коммунистического Интернационала Молодежи (КИМ). Самые первые «советские Ford АА» в количестве 97 штук были собраны в 1929 г. в Харькове. Однако в дальнейшем дефицитные машинокомплекты на Харьковский автосборочный завод не поступали. Узлы и агрегаты доставлялись из Нью-Йорка в Мурманск по морю, а затем по железной дороге в Нижний Новгород и в Москву.

Обычно указывают, что сборка первых Ford АА в Нижнем Новгороде на переоборудованном заводе «Гудок Октября» началась зимой (февраль) 1930 г. На сохранившейся фотографии первый «советский Ford АА» выезжает из заснеженных заводских ворот, украшенных вывеской с датой - 1929 г. Очевидно, это зима 1929-1930 гг. Заводу предстояло собирать ежегодно по 12 000 автомобилей. Впоследствии 1-й автосборочный завод стал филиалом НАЗа, некоторое время продолжал сборку грузовиков из машинокомплектов, постепенно переходя на советские комплектующие, занимался вспомогательными операциями: ремонтом, покраской, доукомплектованием и др. В 1932 г. стал Горьковским заводом специализированных автомобилей (ГЗСА).



Первый «советский Ford АА» выезжает из ворот 1-го автосборочного завода (Нижний Новгород). <https://sovietcars.net/car/gaz/aa/>



Сборка «советских Ford АА» на 2-ом Московском автосборочном заводе им. КИМ. <https://sovietcars.net/car/gaz/aa/>

Второе автосборочное предприятие - завод им. КИМ был построен в Москве, как новое, современное предприятие и был рассчитан на годовой выпуск 24 000 машин. Впоследствии этот завод превратился в Автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК), сыгравший огромную роль в развитии советского легкового автомобилестроения. К 1932 г. двумя упомянутыми заводами были собраны 22 000 автомобилей.

На автосборочных заводах в Москве и в Нижнем Новгороде сначала собирали модель «Ford AA» 1928 г. с деревометаллической кабиной и двухполосным бампером, а с 1930 г. новую модель с цельнометаллической кабиной и более современным, упругим цельным бампером. Кроме того, у первых грузовиков «Ford AA» советской сборки были типичные для США округлые радиаторы, бортовые платформы с решетчатыми бортами и ошипованные колеса, причем задние были односкатными. Впоследствии задняя двускатная ошиновка стала двускатной. В начале 1930 г. приняли решение отказаться от поставок американских грузовых платформ с высокими решетчатыми бортами и перейти к установке на собираемые грузовики отечественных платформ с тремя открывающимися бортами.



Бортовой «Ford AA» первого выпуска завода «Гудок Октября» с задними односкатными колесами во время Советско-финляндской войны, 1939 г. Фото из книги Е.Д. Кочнева, 2009.



Серийный «Ford AA» московского завода им. КИМ с задними двускатными колесами и отечественной бортовой грузовой платформой, 1931 г. Фото из книги Е.Д. Кочнева, 2009.



Первые НАЗ-АА с цельным бампером, сходящие с конвейера, 1932 г. <https://sovietcars.net/car/gaz/aa/>



ГАЗ-АА с двойным бампером. <http://gazel-rukovodstvo.ru/GAZ/gaz-aa.html>

В 1932 г. заработал НАЗ и сборка американских грузовиков на сборочных предприятиях прекратилась. Первые НАЗ-АА, очевидно, имели цельный бампер (см. фото), но серийно на НАЗе выпускались автомобили со старым двойным бампером, конструкция которого не менялась вплоть до 1950-х годов.

Продолжалась активная производственная деятельность и на 1-ом ГАЗе (АМО) в Москве. Необходимость принципиальной модернизации завода обсуждали на XV съезде Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) в декабре 1927 г. Было принято решение о расширении производства и капитальной реконструкции завода. Однако разработанный для этого отечественный проект расширения завода оказался не достаточно эффективным и был в 1928 г. остановлен. Вопрос о самом большом отечественном автозаводе был рассмотрен на совместном совещании Совнаркома СССР и Совета труда и обороны, после чего в США отправилась правительственная комиссия для переговоров с фирмой «Autocar» об оказании технической помощи в организации массового производства грузовых автомобилей, о предоставлении чертежей и помощи в организации производства выбранной для завода модели автомобиля. Было создано управление расширения и реконструкции завода АМО (УРРА) и подписан договор с американской компанией «A.J.Brandt» о реконструкции предприятия. После реконструкции завод при работе в одну смену должен был за год выпускать 25 000 автомобилей грузоподъемностью в 2,5 т. Для осуществления реконструкции на завод прибыли американские инженеры.

Работа специалистов фирмы «A.J.Brandt» не устроила Советское Правительство и спустя год договор с американцами был расторгнут. Начальником УРРА стал директор завода молодой, энергичный, высококвалифицированный И.А.Лихачев. За два года реконструкции площадь завода выросла в 5,5 раз. Л.М.Шугуров приводит образное высказывание И.А.Лихачева: «...если считать по затраченному капиталу, то можно сказать, что мы к пуговице пришивали пальто. Если основной капитал составлял 8 миллионов рублей, то вновь реконструированный... завод стоит сегодня 87 миллионов рублей». По оценке одного из американских специалистов, работавших в СССР: «За два года ... построили оборудованный по последнему слову техники завод, который смело может стать в ряд с крупнейшими автомобильными заводами Америки». Торжественный пуск реконструированного завода состоялся 1 октября 1931 г., тогда же бывший АМО получил имя Завод имени Сталина (ЗИС). Пока шла реконструкция, завод продолжал выпускать автомобили. Параллельно с производством АМО-Ф-15, началась сборка из американских машинокомплектов грузовика АМО-2, который являлся копией «Autocar Dispatch».

В наименьшей степени американское влияние прослеживалось на 1-ом ГАРЗе (ЯГАЗ). В 1928 г. в Ярославле начали выпускать первый серийный 4-тонный грузовик Я-4 с импортным («Mercedes-Benz») силовым агрегатом. Я-4 был новой машиной, очень сильно отличавшейся от устаревшего Я-3, в котором еще можно было обнаружить американские корни («Уайт-АМО»). Д.Дашко указывает, что, не только двигатель был немецким, но и, в целом, в основу конструкции нового грузовика было положено шасси L.2 немецкой фирмы «Mercedes-Benz». В свободном доступе исторические фотографии этого автомобиля крайне редки, поэтому представим также фото масштабной модели, изготовленной мастерской В.Волчанецкого (Украина, г. Запорожье), которое убедительно подтверждает несомненное сходство Я-4 и Я-5 и «Mercedes-Benz» L.2, выпускавшихся в конце 1920-х годов. Определенное сходство можно отметить при сравнении ЯГ-5 и грузовиков «Mercedes-Benz», производившихся в начале-середине 1930-х годов, что мы постарались продемонстрировать на примере масштабных моделей из настоящей коллекции (см. ниже).

Я-4 выпустили всего в количестве 137 штук, а затем, с 1929 г., приступили к выпуску модернизированного пятитонного Я-5 с 6-цилиндровым 7-литровым 93-сильным мотором Hercules. Я-5 окончательно приобрел внешний вид, характерный для всех довоенных отечественных тяжелых грузовиков.

С завершающими годами первой пятилетки связана и история первого советского автомобильного дизельного двигателя «Коджу» (Коба Джугашвили). Д.Дашко указывает,

что работа над этим дизелем началась в 1932-1933 гг. после успешного опыта установки на Я-5 двигателя OM-5 фирмы «Mercedes-Benz».



Грузовой автомобиль «Mercedes-Benz» L.2 1927 г.

<https://auto.vercity.ru/gallery/automobiles/mercedes-benz/1927/mercedes-benz-l-2-brauer-ei-lastwagen/>



Масштабная модель (1:43) грузовика «Mercedes-Benz» L.2 1929-1930 гг. (В.Волчанецкий)  
[http://mb143.ru/my-collection/trucks-buses/trucks/mercedes-benz-\(v.volchaneczki\)-typ-l2,-lastwagen,-1929-1930.html](http://mb143.ru/my-collection/trucks-buses/trucks/mercedes-benz-(v.volchaneczki)-typ-l2,-lastwagen,-1929-1930.html)



Масштабные модели грузовиков Я-5 1929 г. («Наш автопром», Россия-Китай, 2013) и «Mercedes-Benz» Lo 2750 1933-1936 гг. (фирма «Premium Classixx», Германия-Китай, 2018).



«Mercedes-Benz» Lo 2000, 1930-1937 гг.  
<https://www.favcars.com/mercedes-benz-l2000-1930-37-pictures-3601-1280x960.htm>



Я-4 образца 1928 г. на территории завода. <https://sdelanounas.ru/blogs/100760/>



Я-5 - модифицированный Я-4, 1929 г.  
<https://sdelanounas.ru/blogs/100760/>

Убедившись в эффективности дизельного двигателя для большегрузных автомобилей и взяв за основу принципиальную схему OM-5, 1-ом ГАРЗ (ЯГАЗ) в инициативном порядке приступил к разработке собственного двигателя. Работы велись

совместно с специальным техническим бюро Объединенного государственного политического управления (ОГПУ) при Совете народных комиссаров СССР. Опубликованы и версии событий того времени, в которых большая роль отводится не заводу, а упомянутому Особому техническому бюро по проектированию автотанковых и авиационных двигателей, которое с 1931 г. возглавлял осужденный по 58-й статье известный ученый профессор Н.Р.Брилинг. Особое бюро являлось «шарагой», в которой работали ученые, приговоренные к различным тюремным срокам за контрреволюционную деятельность. Н.Р.Брилинг, освобожденный досрочно, продолжал заведовать Особым бюро до 1933 г., когда были освобождены другие двигателисты. Производство дизеля «Коджу» планировали поручить строящемуся Уфимскому моторному заводу, однако реально первые два опытных двигателя мощностью 90 л.с. изготовили только в 1933 г. на Ярославском автозаводе. Эти дизели установили на автомобили Я-5, отличительными чертами которых были две дополнительные фары на кабине и светящаяся надпись «ЯГАЗ-дизель».



Опытный Я-5, оснащенный дизельным двигателем «Коджу», 1933 г.

<http://sovcarhistory.ru/2010/05/12/я-5-коджу-первый-советский-дизельный/>

Таким образом, в годы первой пятилетки советское автомобилестроение сформировалось в современную отрасль промышленности, инфраструктура которой начала активно развиваться, опираясь на передовые зарубежные технологии.

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

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

Гладкий Д. Эпоха великих начинаний. Иллюстрации из архивов Д.Дашко и автора.

<http://www.cartruckbus.ru/articles/epoha-velikih-nachinaniy>

Соколов М. Ярославская четырехтонка. Иллюстрации из архивов ОАО «Автодизель», Д.Дашко, Б.Игнатовича и автора. <http://www.cartruckbus.ru/articles/yaroslavskaya-chetyrehtonka>

saoirse-2010. Завод имени Лихачева (АМО-ЗИЛ). Журнал ЖЖ. <http://saoirse-2010.livejournal.com/31008.html>

Википедия. Я-5. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Я-5>

Википедия. Я-4. <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF-4>

Веб-сайт <http://gazel-rukovodstvo.ru/GAZ/gaz-aa.html>

ЯАЗ-210. Грузовик с медведем на капоте. Ярославский богатырь. Веб-сайт «Сделано у нас»

<https://sdelanounas.ru/blogs/100760/>

Я-5 «Коджу» - первый советский дизельный грузовик. Веб-сайт «Уникальные советские автомобили»

<http://sovcarhistory.ru/2010/05/12/я-5-коджу-первый-советский-дизельный/>

Газ-АА. Веб-сайт «SovietCars.net» <https://sovietcars.net/car/gaz/aa/>

Кочнев Е.Д. Автомобили Красной Армии 1918-1945. - М. : Яуза: Эксмо, 2009. - 544 с.

Масштабные модели.

**CHEVY TRUCK 1930 (CHEVROLET)** грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: красная окраска, груз в кузове.

Производитель: США-Китай, фирма «ERTL» (серия «Classic Vehicles», 2861)<sup>1\*</sup>.

Год производства: начало 2000-х

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.

\*- сведения о фирмах-изготовителях в конце текста данной части.





**FORD AA PLATFORM TRUCK (1928 г.)** грузовой автомобиль с бортовой платформой.

Примечание: красная и черная окраска.

Производитель: Германия-Китай, фирма «Model Car World» (серия «White Box»<sup>2</sup>, тираж 1000 экз.).

Год производства: 2018

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**FORD AA (1928 г.)** грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: черная окраска (кабина), двухполосный бампер.

Производитель: Италия-Китай-Россия, компания «ДеАгостини» и фирма «Premium and Collectibles Trading Co Ltd.» (ДеАгостини, серия «Автолегенды СССР и соцстран» № 222)<sup>3</sup>.

Год производства: 2017 (16.11.2017)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**FORD AA TRUCK «THE LOS ANGELES TIMES» (1932 г.)** грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: белая и черная окраска, спецмаркировка.

Производитель: США-Китай, фирма «Matchbox Toys Ltd.»<sup>4</sup> (серия «Models of Yesterday. Power of the Press», YPP05).

Год производства: 1995

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.



**FORD AA** грузовой автомобиль с бортовой платформой советского образца.

Примечание: зеленая и черная окраска.

Производитель: конверсия (собственная работа) на основе серийной модели ГАЗ-АА «Наш автопром»<sup>5</sup> (Н252, Россия-Китай, ООО «Феран» и Hongwell Toys Ltd.)

Год производства: конверсии 09.2019 (модели 2011)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**ГАЗ-АА (1932 г.)** грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: черная окраска, двухполосный бампер.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран» (Москва) и «Hongwell Toys Ltd.» (серия «Наш автопром» Н251)<sup>5</sup>.

Год производства: 2011

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**FORD BB-157 TRUCK (1934 г.) (МОДИФИКАЦИЯ FORD-AA-157)** грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: черная окраска, фирменные надписи, цельный бампер. (У модели открывающиеся двери, откидной задний борт, инерционный механизм).

Производитель: Китай, фирма «Tins' Metal Manufactory Ltd.» (серия «Tins' Toys»)<sup>6</sup>.

Год производства: 2012-2013

Масштаб: 1:43.

Материал: металл.



**Я-4 (1928 г.)** грузовой автомобиль бортовой.

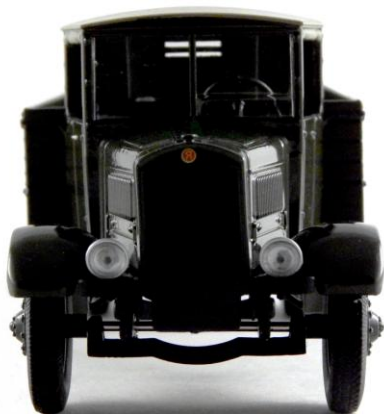
Примечание: темно-зеленая (темно-болотная) окраска, двери с мягким верхом.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран» и фирма «Rich Colour (Н.К.) Ltd.» (серия «Наш автопром» Н271)<sup>5</sup>.

Год производства: 2013 (08.2013)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**MERSEDES-BENZ Lo 2750 PRITSCENWAGEN (1933-1936 гг.)** грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: светло-серая окраска.

Производитель: Германия-Китай, фирма «Premium Classixx»<sup>7</sup>.

Год производства: 2018

Масштаб: 1:43.

Материал: металл с пластиковыми деталями.





**Я-5 (1929 г.)** грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: желтая окраска.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран» и фирма «Rich Colour (H.K.) Ltd.» (серия «Наш автопром», Н272)<sup>5</sup>.

Год производства: 2013 (08.2013)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



**Я-5Д (ЯГ-5Д) «КОДЖУ» (1933 г.)** грузовой автомобиль с дизельным двигателем «Коджу», бортовой с тентом.

Примечание: светло-песочная и коричневая окраска.

Производитель: Россия-Китай, фирма «Ultra Models»<sup>8</sup> (с 2017 г. в составе ООО «Феран»<sup>5</sup>) и фирма «ARUM Ltd.».

Год производства: 2013 (07.2013)

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик



## «СОВЕТСКИЕ АМЕРИКАНЦЫ» АМО-2 и АМО-3.

Основу новому этапу советского автомобилестроения в 1930-х годах положили грузовики одной из старейших американских компаний Autocar Company. По итогам состоявшегося в 1928 г. визита в США советской правительственной комиссии для возможного производства на реконструированном 1-ом ГАЗе (бывший АМО) были выбраны две модификации грузовика этой фирмы: модель Autocar Dispatch SA с грузоподъемностью 1,5 т и Dispatch SD с грузоподъемностью 2 т. Эти автомобили работали при самых различных перевозках и в строительстве. Таким образом, грузовики Autocar Dispatch стали «прародителями» огромного семейства советских автомобилей.



«Autocar Dispatch» во время испытаний в СССР, 1929 г.  
(<http://www.cartruckbus.ru/articles/predshestvenniki-tretonnki>)

В наши дни трудно точно понять мотивации людей прошлого, совершавших те или иные поступки. В конечном итоге, правильность выбора американского Autocar Dispatch в качестве прототипа массовых советских грузовиков не вызывает сомнений. Однако сохранившаяся информация об особенностях контрактов, заключенных советскими руководителями с зарубежными партнерами, дает возможность для некоторых ретроспективных оценок. Так, Д.Гладкий считает, что при выборе модели грузового автомобиля для производства в СССР одним из аргументов в пользу Autocar Dispatch стало широкое использование при его сборке комплектующих нескольких производителей. При возникновении проблем с основным американским поставщиком у советского завода сохранялась возможность сепаратных соглашений с субподрядчиками о получении комплектующих для дальнейшего производства. Д.Дашко, напротив, указывает, что советская сторона, не обладая достаточным опытом международных сделок, для экономии денег отказалась от предложения Autocar Company поставлять готовые машинокомплекты и сама взяла на себя переговоры с отдельными поставщиками. Это привело к значительным сложностям на начальном этапе освоения производства и сборки автомобилей, а также обухловило дополнительные финансовые затраты.

## AUTOCAR DISPATCH, СТАВШИЙ НОВЫМ АМО.

**Из истории фирмы Autocar Company.** Фирма Autocar Company - старейшая существующая в настоящее время автомобильная фирма Северной Америки. История компании началась с создания в 1897 г. в г. Питсбург (штат Пенсильвания, США) небольшой фирмы Pittsburgh Motor Vehicle Company, ориентированной на производство легковых автомобилей. Основателями компании были талантливый механик и инженер Льюис Семпл Кларк (Louis S. Clarke) и его братья Джон и Джеймс. В 1989 г. фирма переехала в г. Эрдмор в том же штате и стала называться Autocar.

На протяжении 1897-1907 гг. фирма специализировалась, в основном, на производстве легковых автомобилей. Вместе с тем, именно Autocar Company в 1929 г. выпустила первый в Америке коммерческий грузовой автомобиль с двигателем мощностью 5-8 л.с. и с полезной нагрузкой около 700 фунтов. Кроме того, фирма изготавливала небольшие автобусы с рамой и агрегатами под сиденьем водителя.



Логотипы фирмы Autocar Company (слева направо) на рубеже XIX-XX веков, в 1920-1940-х годах, 1950-1980-х годах и в наши дни.  
<http://autocartruck.com/about#history>.



Первый коммерческий грузовик Autocar, 1899 г. <http://autocartruck.com/about#history>



Отреставрированный легковой Autocar 12HP Tourer 1903 г.  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Autocar\\_Company#/media/File:Autocar\\_12HP\\_Tourer\\_1903.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Autocar_Company#/media/File:Autocar_12HP_Tourer_1903.jpg)



Отреставрированный легковой Autocar 12HP Tonneau 1904 г.  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Autocar\\_Company#/media/File:Autocar\\_12HP\\_Tonneau\\_1904.JPG](https://en.wikipedia.org/wiki/Autocar_Company#/media/File:Autocar_12HP_Tonneau_1904.JPG)



Отреставрированный автобус Autocar.  
<http://truck-auto.info/autocar/55-istoriya.html>



1,5-2-тонный грузовик Autocar, 1911 г.  
<http://autocartruck.com/about#history>

С 1907 г. фирма начала выпускать 1,5-2-тонные грузовые автомобили, которые имели коммерческий успех, и в 1911 г. компания полностью переключилась на производство грузовиков. Начиная с 1919 г., фирма выпускала целую линейку автомобилей с грузоподъемностью от 1,5 до 6 т.

Л.С.Кларк внедрил в производство многие технические новинки: систему масляной циркуляции, свечи зажигания для бензиновых моторов и др. Важнейшим нововведением Autocar Company явилось размещение водительского места и руля в кабине слева, а не посередине и не справа. Благодаря Л.С.Кларку леворульные автомобили стали стандартом в США и многих странах мира.

Грузовые автомобили фирмы Autocar широко использовались во время первой мировой войны для различных военных целей, прежде всего в армии Канады. В 1920-е годы эти грузовики получили значительное распространение благодаря своей высокой надежности, выносливости и проходимости, широко использовались в дорожном строительстве.

В 1929 г. в компании были разработаны две новые 6-цилиндровые модели, получившие название Dispatch (от англ. *отсылать, экспедировать, быстрая доставка*). Более легкой была модель SA, более тяжелой - SD. На обеих модификациях устанавливались 60-сильные двигатели, 4-ступенчатая коробка передач, гидравлические передние и механические задние тормоза, автоматические стеклоочистители.

Внешний вид обеих модификаций был практически одинаков, но 2,5-тонная имела двухступенчатый редуктор заднего моста и сдвоенные задние шины. Соответственно, у Autocar Dispatch SA задние колеса были односкатными. Технические отличия моделей SA и SD представлены в оригинальной спецификации, из которой следует, что сдвоенные задние шины были только у 2-тонной SD.

Повышенное внимание к внешним отличиям модификаций SA и SD обусловлено тем, что в подавляющем большинстве источников, включая весьма авторитетные, указывают, что АМО-2 и АМО-3 были копиями грузовика Autocar Dispatch SA. Приводят фотографии автомобиля с двускатными задними колесами, указывая, что это модификация SA. Д.Дашко в 2014 г. указал, что для производства на реконструированном и модернизированном ЗИСе была выбрана несколько видоизмененная модель 2-тонного Autocar Dispatch SD. Поступивший в СССР 1,5-тонный Autocar Dispatch SA рассматривался в качестве претендента на производство в Нижнем Новгороде, а вовсе не на будущем ЗИСе. Исходя из изложенного, можно предположить, что на фотографиях Autocar Dispatch со сдвоенными задними шинами, включая известное фото испытаний грузовика на советском бездорожье (см. выше), представлена модель SD.



Грузовые автомобили Autocar Dispatch SA (слева) и Dispatch SD (справа)  
(<http://trucksplanet.com/catalog/model.php?id=1884>).

Общая масса Autocar Dispatch SD с грузом 2 т достигал 4900 кг. Максимальная скорость нагруженного автомобиля в средних дорожных условиях составляла 55 км/ч, а на 7-процентном подъеме – 25 км/ч. Более легкий Autocar Dispatch SA развивал до 70 км/ч. Оба автомобиля могли иметь базу 150 и 174 дюйма (3810 и 4419,6 мм). Есть данные, что в 1930-1931 гг. индекс SD был заменен на DA.

## AUTOCAR SA AND SD SPECIFICATIONS

Model	SA	SD
Capacity .....	1½	2
Price .....	\$2,700	\$3,000
Wheelbase .....	150 or 174 in.	150 or 174 in.
Weight chassis .....	4900	5100
Engine .....	6 cyl.	6 cyl.
Size .....	3¾ x 4½	3¾ x 4½
Hp. ....	60 at 2000 r.p.m.	60 at 2000 r.p.m.
Carburetor .....	Zenith	Zenith
Feed .....	Vacuum	Vacuum
Gasoline tank .....	18½ gal.	18½ gal.
Ignition .....	Leece-Neville	Leece-Neville
Radiator, type .....	Tubular	Tubular
Circulation .....	Gear pump	Gear pump
Control .....	Thermostat	Thermostat
Generator and starter .....	Leece-Neville	Leece-Neville
Clutch .....	Long	Long
Type .....	2-plate	2-plate
Transmission .....	Brown-Lipe	Brown-Lipe
Speeds .....	4	4
Mounted .....	unit	Unit
Universals .....	1 rubber, 2 metal Spicer	1 rubber, 2 metal Spicer
Rear Axle .....	Own	Own
Type .....	Bevel, full floating	Double reduction, full floating
Ratio standard .....	5.22 to 1	6.33 to 1
Ratio optional .....	4.55 to 1 or 6.12 to 1	5.78 to 1 or 7 to 1
Drive .....	Springs	Springs
Torque .....	Springs	Springs
Steering gear .....	Ross	Ross
Service brake, front .....	Lockheed int. hydraulic	Lockheed int. hydraulic
Rear .....	Internal mechanical	Internal mechanical
Hand Brake .....	Internal rear wheels	Internal rear wheels
Springs, front .....	40 x 2½ in.—11	40 x 2½ in.—11
Rear .....	54 x 3 in.—9	54 x 3 in.—9
Auxiliary .....		38 x 3 in.—4
Wheels .....	Steel disk	Steel disk
Frame .....	6 7/8 x 3 x 3/16	6 7/8 x 3 x 3/16
Tires, standard .....	32 x 6	32 x 6 dual rear
Length, seat to center of axle .....	63 5/8 or 87 5/8 in.	63 5/8 or 87 5/8 in.
Length, seat to end of frame .....	115 1/4 or 139 1/4 in.	115 1/4 or 139 1/4 in.
Overall length .....	223¼ or 247¼ in.	223 ¼ or 247 ¼ in.
Turning radius .....	48 or 56 ft.	48 or 56 ft.
Rear axle clearance .....	8¾ in.	8¾ in.

Оригинальная спецификация Autocar Dispatch SA и SD.

<http://trucksplanet.com/catalog/model.php?id=1884>).

Особенностью производства Autocar Dispatch в 1920-1930-х годах являлось то, что автомобиль собирали из узлов и агрегатов, производимых другими предприятиями по ее чертежам или техническим условиям. Двигатели поставляла компания Hercules, рамы - Parshee, сцепления – Long, коробки передач – Brown-Lipe, гидравлические тормоза – Lockheed, передние и задние оси - Timken, карданные валы и шарниры - Spicer, рулевые механизмы - Ross, колеса - Budd. Всего было задействовано около 10 главных поставщиков. В дальнейшем компания освоила самостоятельное производство большинства узлов.

Наряду с бортовыми грузовиками, шасси Autocar Dispatch широко использовались для коммерческих фургонов и других специализированных надстроек.



Коммерческие автомобили на шасси Autocar Dispatch SD (с 1931 г. DA) <https://trucksplanet.com/ru/catalog/model.php?id=1884>

Великая депрессия привела к значительному падению продаж грузовиков, но Autocar Company достойно выдержала это испытание. В 1933 г. была представлена бескапотная («кабина над двигателем») модель Autocar U, поучившая широкое распространение. Были успешны и военные модификации грузовиков. Общий объем заказов компании во время Второй Мировой войны составил 50 000 военных машин.



Грузовые автомобили Autocar U 1-й (1933-1937 гг.) (вверху) и 2-й (1935-1953 гг.) серий (внизу).

<https://trucksplanet.com/ru/catalog/model.php?id=1888>, <https://trucksplanet.com/ru/catalog/model.php?id=1892>



Рекламный плакат 1940-х годов с военной модификацией грузовика Autocar U и слоганом «Большие грузовики для большой работы».

<http://autocartruck.com/about#history>

В 1953 г. Autocar Company становится собственностью White Motor Company, в 1980 г. входит в состав Volvo Trucks. В 2001 г. Autocar продан фирме Grand Vehicle Works Holdings, которая выпускает грузовики под маркой Autocar до настоящего времени.

Единичные образцы Autocar Dispatch сохранились до наших дней в аутентичном, хотя и сильно «постаревшем» виде.



Сохранившийся до наших дней Autocar Dispatch DA начала 1930-х годов

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vintage\\_Autocar\\_logging\\_truck\\_at\\_Forest\\_Resource\\_Education\\_Center.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vintage_Autocar_logging_truck_at_Forest_Resource_Education_Center.jpg)

Масштабные копии Autocar Dispatch являются большой редкостью, поэтому приведем фотографию одной из моделей этого грузовика в масштабе 1:78.

Масштабная (1:78) модель-копия Autocar Dispatch [http://www.187vehicles.org/photo583/autocar\\_dispatch\\_sa.php](http://www.187vehicles.org/photo583/autocar_dispatch_sa.php)



Дашко Д. Советские грузовики 1919-1945. М.: Издание автомобильного архивного фонда, 2014. 229 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)  
Официальный сайт Autocar <https://www.autocartruck.com/about-us/>  
Autocar. Веб-сайт Trucks Planet. История грузовых автомобилей, фотографии, новости, обзоры <https://trucksplanet.com/ru/catalog/index.php?id=215>  
Wikipedia. Autocar Company [https://en.wikipedia.org/wiki/Autocar\\_Company](https://en.wikipedia.org/wiki/Autocar_Company)  
Википедия Autocar Company [https://ru.wikipedia.org/wiki/Autocar\\_Company](https://ru.wikipedia.org/wiki/Autocar_Company)  
Веб-сайт. <http://truck-auto.info/autocar/55-istoriya.html>  
Wikimedia.  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vintage\\_Autocar\\_logging\\_truck\\_at\\_Forest\\_Resource\\_Education\\_Center.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vintage_Autocar_logging_truck_at_Forest_Resource_Education_Center.jpg)



**AUTOCAR DISPATCH SD** грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: серая и черная окраска.

Производитель: собственная конверсия на базе модели ЗИС-5 серии «Наш автопром»<sup>5</sup>  
(Россия-Китай, ООО «Феран»<sup>5</sup> и фирма «Rich Colour (Н.К.) Ltd.», H265)

Год производства: конверсия - 07.2018.

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик.



**AUTOCAR DISPATCH SD (DA)** грузовой автомобиль-фургон-рефрижератор «Judson C.Burns. General Electric».

Примечание: белая окраска, фирменные надписи.

Производитель: Россия (Санкт-Петербург), фирма ООО НПФ «ЛОМО-АВМ»<sup>9</sup>. Ручная доводка (удаление перегородки лобового стекла, дополнительные фары, замена бампера, логотипа, установка зеркала заднего вида).

Год производства: модели 2017-2018, доводка 07.2018.

Масштаб: 1:43.

Материал: металл, пластик.



## ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬ АМО-2.

В начале 1930 г. в СССР начали поступать американские шасси, из которых в 1930-1931 гг. параллельно с выпуском АМО-Ф-15 собирали 2,5-тонный грузовой автомобиль АМО-2. При этом отечественным было лишь незначительное количество деталей, главным образом, крепеж.

Наличие нескольких поставщиков привело к тому, что на начальном этапе запуска сборки АМО-2 возникли многочисленные проблемы - полученные узлы и агрегаты не стыковались друг с другом, были не стандартизованы и поступали неравномерно. Например, начали поступать рамы разной длины: стандартные - 150 дюймов (3810 мм), длинные - 192 дюйма (4876,8 мм) и средние (удлиненные) - 174 дюйма (4419,6 мм). На 192-дюймовых шасси собирать никаких автомобилей не планировали, а удлиненных шасси поступило в 8 раз больше. Им присвоили заводской индекс А-2Д. Именно эти шасси впоследствии превратились в первые длиннобазные АМО, а затем отечественные длиннобазные шасси АМО-4 (см. далее).

Хотя, в целом АМО-2 являлся точной копией Autocar Dispatch SD, имелись некоторые отличия. Вместо оригинального заднего моста, рассчитанного на 2-тонную нагрузку, использовали задний мост Timken, допускающий полезную нагрузку до 3 т. Это добавило автомобилю 90 кг массы и уменьшило дорожный просвет. Новый задний мост потребовал изменения конструкции карданного вала. Также были внесены некоторые изменения в конструкцию радиатора, тормозов и др. Отказались от козырька над кабиной и от переднего бампера, устанавливали отечественные фары. Так же более примитивной, стала кабина: ветровая рама, как у АМО-Ф-15, из двух половинок, боковые двери (фактически, полудвери) без стекол с брезентовыми вставками и целлулоидными окошками.



Шасси Autocar Dispatch на 1-ом ГАЗе, 1930 г.  
<http://www.cartruckbus.ru/articles/predshestvenniki-trextonnki>



Эмблема АМО-2  
<http://www.autoade.ru/?p=18261>  
<https://www.drive2.com/b/463871587326624245/>



Первые собранные из американских машинокомплектов АМО-2 с эмблемой (вертикальная) «АМО», 1930 г. (<http://www.cartruckbus.ru/articles/predshestvenniki-trextonnki>)

## Характеристики автомобиля АМО-2.

Годы производства: 1930—1931

Грузоподъемность 2500 кг

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 60 л.с. при 2200 об./мин.

Колёсная формула 4×2

Длина 5950 мм, ширина 2140 мм, высота 2260 мм

Колёсная база 3810 мм (стандартная короткая база)

Масса 2800 кг

Максимальная скорость 52 км/ч



Стандартный бортовой АМО-2 в реальной эксплуатации. Москва, 1931 год.



АМО-2 в реальной эксплуатации

фото [www.cartruckbus.ru](http://www.cartruckbus.ru) с сайта

<http://russoauto.ru/auto/amo/amo2>

АМО-2 в кинофильме

<http://russoauto.ru/auto/amo/amo2>

Из поступивших 2000 комплектов агрегатов за 14 месяцев собрали 1723 автомобиля, в том числе 1521 грузовик АМО-2 и 109 шасси. Параллельно со сборкой АМО-2 шла реконструкция завода, освоение производства узлов и деталей для будущего АМО-3. В конце лета 1931 г. сборка АМО-2 прекратилась, чтобы уступить место производству АМО-3.

Как написал в 1932 г. инженер Г.Гуляев в статье «Как устроен грузовик АМО-3», в ноябре 1931 г. началось производство АМО-2 полностью из отечественных материалов. Этот автомобиль стал АМО-3.

С ноября 1931 г., после прекращения выпуска старой модели автомобиля «Ф-15» и крупной реконструкции всего завода, завод приступил к производству машины «АМО-2» полностью своими силами и из советских материалов.

Выдержка из статьи Гуляев Г. Как устроен грузовик АМО-3. За Рулём, 1932, № 8, с. 4-9. <https://www.zr.ru/archive/zr/1932/08/kak-ustroien-ghruzovik-amo-3>

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

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

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

Гладкий Д. Эпоха великих начинаний. Иллюстрации из архивов Д.Дашко и автора.

<http://www.cartruckbus.ru/articles/epoha-velikih-nachinaniy>

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>

Википедия. <http://ru.wikipedia.org/wiki/АМО-2>

Веб-сайт [http://www.autoade.ru/?attachment\\_id=19248](http://www.autoade.ru/?attachment_id=19248)

Г. Гуляев Как устроен грузовик АМО-3. За Рулём, 1932, № 8, с. 4-9. <https://www.zr.ru/archive/zr/1932/08/kak-ustroien-ghruzovik-amo-3>

*Масштабные модели.*

АМО-2 грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: серая окраска, без бампера, двери с брезентовым верхом.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран» и фирма «Rich Colour (H.K.) Ltd.» (серия «Наш Автопром», Н263)<sup>5</sup>.

Год производства: 2013

Материал: металл, пластик.



**АМО-2** грузовой автомобиль бортовой.

Примечание: коричневая окраска, без бампера, двери с брезентовым верхом.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран» и фирма «Rich Colour (H.K.) Ltd.» (серия «Наш Автопром», Н263)<sup>5</sup>.

Год производства: 2013

Материал: металл, пластик



## ГРУЗОВОЙ АВТОМОБИЛЬ АМО-3.

АМО-3 стал своеобразным символом нового советского автопрома, ознаменовавшим переход на качественно новый технологический уровень. К октябрю 1931 г. реконструкция 1-го ГАЗа закончилась и он получил имя И.В.Сталина. Был полностью прекращено выпуск старой модели АМО-Ф-15, в ночь с 20 на 21 октября был впервые собран полностью из отечественных деталей АМО-2, который и стал АМО-3, а 25 октября 1931 г. был пущен первый отечественный сборочный автомобильный конвейер, с которого сошли первые 27 АМО-3. Как говорил в то время директор завода И.А.Лихачев: «Так называемая реконструкция АМО - это фактически строительство нового автогиганта. Мы к пуговице пришили пальто»

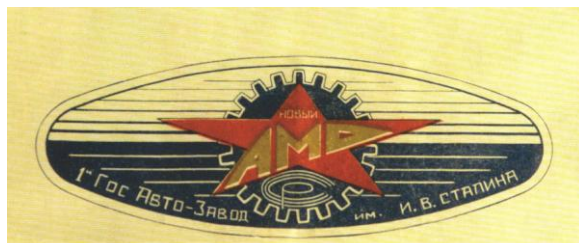


Митинг в честь открытия Завода имени Сталина, 1931 г. Фото из альбома «АМО ЗИЛ. 100 лет». М., 2016.



Шарж на И.А.Лихачева при реконструкции завода. Фото из книги «Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А.Лихачева»». М., 2015.

Можно полагать, что официальная аббревиатура ЗИС (Завод имени Сталина) не сразу вошла в повседневный обиход и вытеснила старое название завода. На эмблеме для автомобиля АМО-3 («Новый АМО») из музейного фонда ЗИЛа имеется надпись «1-й Гос. Авто-Завод им. И.В.Сталина», т.е. завод при начале выпуска АМО-3 все еще именовался 1-й ГАЗ. Вместе с тем, на вышеприведенном шарже на воротнике пальто написано «ЗИС». В 1933 г. автомобили, выпускавшиеся заводом, стали называться ЗИС, самые последние выпуски АМО-3 стали называться ЗИС-3. На их радиаторе появилась эмблема «ЗИС».



Эмблема АМО-3 «Новый АМО» (в шестеренку вписана аббревиатура СССР). Слева - Фото из книги «Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А.Лихачева»». М., 2015. Справа - на радиаторе АМО-3 <http://www.cartruckbus.ru/articles/predshestvenniki-trextomnki>





Ранняя эмблема автомобилей ЗИС  
[http://www.autoade.ru/?page\\_id=15967](http://www.autoade.ru/?page_id=15967)

Началу выпуска АМО-3 предшествовала огромная работа, т.к., вероятно, отечественные автомобилестроители не располагали технической документацией на детали и узлы американского прототипа. Д.Дашко указывает, что Autocar Company отказалась продавать чертежи своего автомобиля, поэтому есть основания полагать, что АМО-3 являлся «пиратской» копией американского автомобиля. Отечественные инженеры копировали конструкцию автомобиля, создавали свои чертежи каждого узла и внедряли их в производство, постепенно заменяя зарубежные комплектующие.

АМО-3 имел новый, более компактный картер заднего моста, благодаря чему увеличился дорожный просвет, у автомобиля были несколько изменена форма крыльев, кронштейны фар и электрическое оборудование (магнето заменили батарейным зажиганием). Кабина осталась почти прежней с полудверями, верхняя часть которых заменялась брезентом с целлулоидными вставками вместо стекол, однако над ветровым стеклом появился козырек, как на Autocar. Бампер, по-видимому, устанавливали только на выставочные образцы. Поздние АМО-3 получили полноценные двери со стеклами и по внешнему виду стали мало отличаться от следующей модели (ЗИС-5).

Самый первый экземпляр АМО-3 подарили редакции газеты «Правда», а остальные машины были переданы Пролетарскому райкому ВКП(б) Москвы, ВСНХ, ВЦСПС, заводам «Динамо» и «Серп и молот». Вскоре после выпуска первых серийных грузовиков состоялся их пробег по маршруту Москва – Ленинград – Москва. Результаты пробега в советской прессе назвали блестящими. Летом 1932 г. состоялся не менее успешный автопробег Москва - Минск.

#### **Характеристики автомобиля АМО-3 (ЗИС-3).**

Годы производства: 1931—1933

Грузоподъемность 2500 кг

Компоновка: переднемоторная, заднеприводная

Мощность двигателя 60 л.с. при 2200 об./мин.

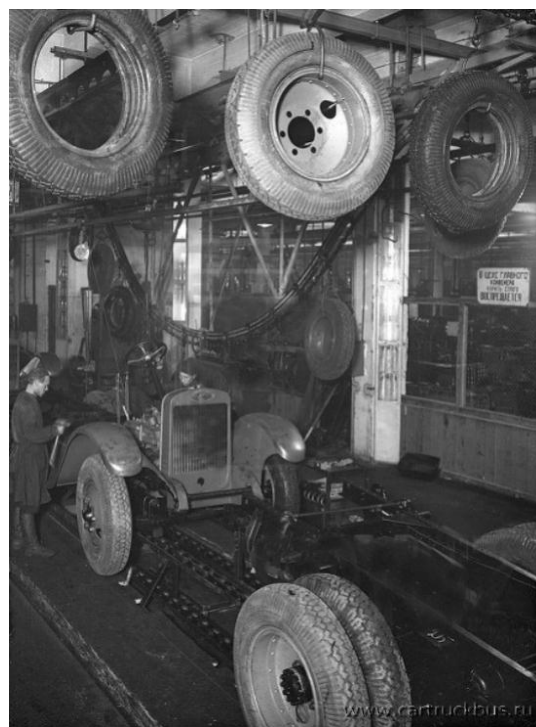
Колёсная формула: 4×2

Длина 5950 мм, ширина 2140 мм, высота 2260 мм

Колёсная база 3810 мм

Масса 2840 кг

Максимальная скорость 50 км/ч



Конвейерная сборка и наладка АМО-3 в цехах модернизированного завода.  
<http://www.cartruckbus.ru/articles/predshestvenniki-tretonki>





Колонна первых АМО-3 в Москве, 1931 г.  
(<http://www.cartruckbus.ru/articles/predshestvennik-trextonnki>)



Готовые АМО-3 во дворе завода.  
<https://pastvu.com/p/101031>



Шасси серийного раннего АМО-3  
<http://russoauto.ru/auto/amo/amo-3>

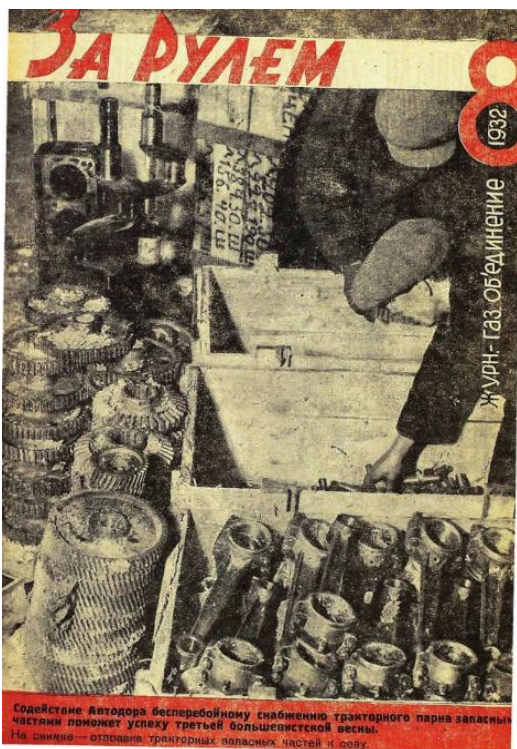


Лишь один из АМО – участников пробега Москва – Минск (машина № 10) имел выставочные атрибуты: хромированный кожух радиатора и бампер.  
(<http://www.cartruckbus.ru/articles/predshestvennik-trextonnki>)

Производство АМО-3 широко освещалось в печати. Руководство завода и его партийной организации докладывало руководству страны о достигнутых успехах. Выпуск грузовиков являлся важным компонентом идеологической работы, демонстрирующим успехи социалистического строительства. В 1932 г. в журнале «За рулем» одновременно были опубликованы статья с подробным описанием конструкции АМО-3 и рапорт И.А.Лихачева, секретаря парткома и председателя заводского комитета о достижении проектной мощности завода 50 автомобилей в день и перевыполнении плана выпуска. Характерно, что в этом рапорте завод называют то «Завод имени Сталина», то «Автозавод имени Сталина». Здесь же описаны успехи завода в снижении себестоимости грузовика, повышении его качества и т.д.

В процессе производства в АМО-3 неоднократно вносились поправки. Это было связано с тем, завод принимал жалобы от автохозяев, эксплуатирующих АМО-3, и

старался устранять дефекты. Например, если в первой партии из 1000 машин было 333 дефекта, то во второй тысяче - уже 118, а в третьей - всего 55.



### ЗАВОД ИМ. СТАЛИНА ОСВАИВАЕТ ЗАПРОЕКТИРОВАННУЮ МОЩНОСТЬ ПРОГРАММА I КВАРТАЛА ЗАВОДОМ ПЕРЕВЫПОЛНЕНА

#### НАКАЗ ПАРТИИ И РАБОЧЕГО КЛАССА ВЫПОЛНЕН

ЦК ВКП(б) — т. СТАЛИНУ  
Секретари ЦК ВКП(б) — т. МОЛОТОВУ  
и т. ЧУЛБИШВИЛИ  
ИМП СССР — т. БРДНИКОВИЧУ  
ВЦИСПО — т. ШЕРШНИКУ

Двадцатипятилетний коллектив рабочих и инженерно-технических работников автозавода им. Сталина под руководством партийной организации перевыполнил программу первого квартала. С 1 января по 1 апреля 1932 года выпущено 2850 грузовых автомобилей вместо 2800 по плану. Запроектированная мощность завода — 50 автомобилей в день — освоена. К концу марта выпуск машин достиг 50 штук в день.

Квадрат выпуска машин нарастала из месяца в месяц. В октябре 1931 года мы дали 75 машин. В ноябре — 207. В декабре — 508. В январе 1932 г. — 701 машину (100,1 проц. плана). В феврале — 950 машин (100 проц. плана). В марте — 1238 машин (100,6 проц. плана).

Этих успехов мы добились благодаря неслыханному энтузиазму рабочих масс, под руководством ленинской партии строится социалистическое общество. Мы добились их благодаря упорной борьбе нашей парторганизации под руководством ЦК, МК и РК ВКП(б) за генеральную линию партии на два фронта, против врагов и «дасьяк» оппортунистов, против примирчества и гнилого либерализма.

Перед лицом рабочего класса всего мира и его ударной бригады — СССР! мы еще раз опровергли гласную клевету и лживые слухи классового врага о «непродуктивности» трудностей нашего строительства.

Шаг за шагом завоевывала качество сталинского положения передовой техники. В применении нам, в связи с риском завода, тов. Сталин писал: ЦК ВКП(б) выражает неослабевающую уверенность, что за этой первой победой последуют ваши другие победы: освоение новой техники завода, неуклонное выполнение производственной программы, снижение издержек производства и высокое качество продукции.

Коллектив завода неутомимой борьбой за реализацию этого наказа партии сумел добиться победы.

В борьбе за овладение новейшей американской техникой мы перешли по 659 операциям американские машины наработанные 3000 часов в день.

В последнем квартале 1931 г. машина стоила 11 078 руб., в январе 1932 г. — 6 819 руб., в феврале — 6 778 руб.

Мы имеем некоторые успехи в борьбе с браком. В октябре 1931 г. брак составлял 13,5 проц. В феврале — 8,9 проц. Большого снижения брака достигли отдельные участки после: механико-сборочный, кузнечный и др. Однако еще очень велик брак в литевых отделах серого и белого чугуна. Он ложится громадным расходом на машину. Мы развинули сейчас упорную борьбу с браком в этих отделах и уверены, что через неуклонное осуществление 6 условий т. Сталина устраним и этот пробел в течение второго квартала.

В борьбе за рост производительности труда мы добились следующих результатов. Выработка в рублях на одного человека в месяц составляла: в октябре — 175 руб., в ноябре — 278 руб., в декабре — 545 руб., в январе — 758 руб., в феврале — 915 руб.

Наши успехи обусловлены высоким уровнем социалистического соревнования и ударничества. В каждом десятке рабочих нашего завода — 8 ударников. Неуклонно развивается бригадная форма социалистического соревнования. 1 октября на заводе было 148 ударнических бригад. В марте мы имеем 891 бригаду на производстве.

Борьба за выполнение плана сопровождалась изучением лучших ударников в партии. За первый квартал выданы 692 задания на изучение и imitation.

Рапорты о своих успехах, мы ни на минуту не забываем те трудности, которые нам предстоит преодолеть. Господствующим от успешности и не будет в наших рядах.

Сопровождаем коллектив, под руководством Центрального комитета и вождя партии т. Сталина, мы войдем вперед, к новым победам в построении социалистического общества.

Да здравствует административный ЦК ВКП(б)!

Да здравствует лучший ученик Ленина, вождя и теоретик нашей партии — тов. Сталин!

Директор завода ДИХАЧЕВ  
Секретарь парткома ПЕЩОВ  
Пред. завкома БОРОДАНЦЕВ.

## ЗА 19700 НОВЫХ МАШИН БОРЕТСЯ ЗАВОД ИМ. СТАЛИНА В 1932 ГОДУ

### КАК УСТРОЕН ГРУЗОВИК АМО-3

За последние месяцы вся страна Советов с напряженным вниманием следит по ежедневным сообщениям «За рулем» за реконструированным заводом им. Сталина (им. АМО), день за днем увеличивая свою производственную мощность для и дальнейшего полнейшего производства грузовых машин.

Из помещений в этом здании работает старейшее здание, что и 1 января завод переключился полностью на производство грузовых машин.

Техническая мощь завода, до одного из минимума завода им Сталина — т. Гуляева, дающего возможность выпускать эти машины, отныне, которая придает возможность выпускать их в больших количествах.

В связи с этим редакция и выдает задачу дальнейшего расширения производства и в частности описать работу на этом заводе для составления общей сводки о конструктивных достоинствах и недостатках АМО-3, чтобы не извлекать и т. д.

Редакция

Еще в конце 1930 г. наряду с производством старой 14-тонной грузовой машины «Ф-15» автомобильный завод им. Сталина (АМО) приступил к выпуску совершенно новой конструкции автомобиля.

Эта машина, известная под маркой «АМО-3» грузоподъемностью 2,5 тонны представляла собой частичною англоамериканской фирмы «Автомобиль».

Фирма «Автомобиль» не готовая на своем заводе полностью весь детали автомобиля, а получала большинство их в виде уже готовых собранных агрегатов от других специально равнавшихся на определенной авторской фирме.

Завод «АМО» последовала вначале примеру фирмы «Автомобиль», и выпускаемая им машина «АМО-3» собиралась сперва на агрегаты, производимых американскими фирмами.

Агрегаты эти были следующих фирм: двигателя — «Крусек», сцепление — «Лонг», коробка скоростей — «Брун и Липп», карданный вал — «Сайкер», рулевое управление — «Росс», передняя ось — «Тилекс», задняя ось — «Гамма», колеса — «Билл, рива — «Шарни и Гир», гидравлический тормоз — «Боксак».

Таким образом, завод «АМО» вначале организовалась лишь сборкой автомобиля из перечисленных агрегатов.

**1** Шасси грузовика «АМО-3»

Рулевое управление — выполнено по типу американской фирм «Росс» и «Лонг», у которых передача от рулевого колеса и поперечной оси осуществляется посредством червяка и шестерни с шлицами. Шестерня рулевого управления увеличивается применением на червяке шариковых подшипников.

Тормоза. Тормозная система грузовика двойная: гидравлическая и гидравлическая. Задние колеса оборудованы гидравлическими тормозами типа внутреннего расширения. В каждом тормозном барабане заднего колеса имеются четыре колодки (с фетром), из которых одна пара прижимается к диску от рулевого рычага, а другая — от полевой педали. Передача усилия с гидравлических тормозов производится в действие от той же полевой педали, что и задние тормоза, и таким образом, действуют одновременно с последними.

Гидравлический тормоз состоит из тормозного насоса, разбрызгивателя с жидкостью (смесь антистона с растительным маслом), мелкого трубопровода, цилиндра с поршнем и пары тормозных колодок на каждом колесе.

Колеса — дисковые, стальные, с покрытием «Битум». Передние колеса — одноцилиндровые, задние — двухцилиндровые. Безбортовые колеса крепятся на ободе колеса с помощью замочных колодок. Все колеса самонаправляющиеся.

Рессоры — пружинные, полуэллиптические. Передние расположены под равной и крепятся задним концом к сержам рамы, а передним концом посредством пальца — к осевым. Задние рессоры расположены с внешней стороны рамы таким образом, что передние концы их крепятся пальцами к промежуточной раме, а задние концы — к сержам.

**14** Тормоза переднего колеса

Остальное оборудование грузовика составлено: амортизаторы, динамо, стартер, электрические сигналы, автомобильный компрессор, спидометр (по требованию) и инструктор.

Общие данные по грузовику «АМО-3» следующие: вес шасси — 2300 кг, общей вес с платформой и кабиной — 2840 кг, база — 3810 мм, колес в передних колес — 1255 мм, у задних — 1400 мм, габариты — 6800x2540x2200 мм, лобовая площадь — 375 кв. м и радиус поворота по шариковому колесу — 6,5 м.

Инж. Г. Гуляев

ОПЕРТА ПОДПИСКА НА ПОПУЛЯРНО-ТЕХНИЧЕСКУЮ «БИБЛИОТЕКУ ЗА РУЛЕМ», ПОСВЯЩЕННУЮ РАЗЛИЧНЫМ ВОПРОСАМ АВТОМОБИЛЬНОГО И ДОРОЖНОГО ДЕЛА.

В 1932 г. вышли следующие книги:

Проф. В. В. Лавровский — Легкая быстрая машина — как ее построить и как ее эксплуатировать.  
Инж. Н. Ф. Формановский — Практическое руководство по устройству автомобилей.  
Инж. М. Давыдов — Автомобильная техника.

Печатаются книги:  
Проф. Е. А. Чудовин — Запроектированная машина.  
Инж. Н. Кузнецов — Новые виды и конструкции машин и средств передвижения.

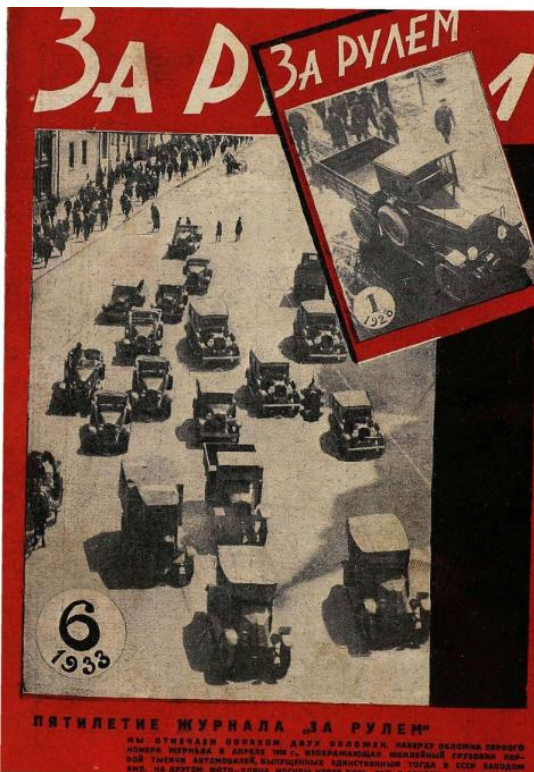
ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ с начала и дальше с любого месяца на срок не менее трех месяцев.

Подписка в ценах: 12 мес. — 7 р. 6 мес. — 3 р. 50 к.; 3 мес. — 1 р. 75 к.

Рапорт И.А. Лихачева и др. и статья «Как устроен грузовик АМО-3» из журнала «За рулем», 1932, № 8. <https://www.zr.ru/archive/zr/1932/08/kak-ustroien-ghruzovik-amoz>

В журнале «За рулем» неоднократно публиковались статьи, посвященные качеству АМО-3, результатам наблюдения за их эксплуатацией, отдельным конструктивным недостаткам автомобиля, возможным путям их устранения. В одной из заметок указывалось, что «Крупнейший дефект АМО-3 - доминирование веса машины над весом

полезной нагрузки ...». Действительно, при собственной массе 2840 кг, грузовик перевозил всего 2,5 т груза.



### ЛУЧШИМ КАЧЕСТВО СОВЕТСКОГО АВТОМОБИЛЯ

Начиная с этого номера, редакция продолжит систематически печатать статьи и заметки о качестве автомобилей. В предыдущих номерах журналы мы печатали материалы конференции по качеству машин. Для чтения добрых вестей и конструкций. Нам же печатным критике беда! Наше сотрудничество с рабочими партиями о качестве советских машин.

Партия и правительство бросили промышленность Советского союза задачу — поднять качество!

Начиная с оловянной дойки из утюга и кончат автомобили, паровозам и близнецам — все продукты советского производства имеют свой недостаток. Должна была быть без зазубрин. Автомобиль должен быть сильным, износостойким, удобным.

В Советском союзе автомобильные еще и сейчас работают в тяжелых условиях бездорожья, ступенчатых мостках, песком, снегом, гололедами. Наш стандартный фордик работает и при 40-градусном морозе и при 60-градусной жаре.

Удовлетворяют ли наши автомобили полностью предъявляемым к ним требованиям? Недостатки, связанные с некоторой новизной сборки, недостатком материалов нужного качества и т. п. отпадают на задний план. Они с каждым днем преодолеваются благодаря ритуальному рабочим и специалистов автомобильных заводов. Обнаруживаются дефекты, являющиеся следствием слабой работы отдельных деталей.

Игорь 2-3-летней работы советских машин показал, что выбор моделей был сделан в основном правильно, дефектов машины АМО-3.

Легковой фордик, модель «А» — сильная, простая машина. Ее мотор и трансмиссия просты и доступны. «А» фордик золотой мотор! — говорит шофер.

«Мне приходится на моем фордику — расказывает шофер Н. (его зовут А. М. 80) — брать такие подвезы, когда человек с трудом водилась на них пешком. Пассажирки звонили, опасаясь отпасть назад. Фордик же легко одолевает подъем.»

У форды есть и недостатки. Все шоферы на глаза жалуются на слаботу рессы и амортизаторов. Советую ушить рессы и заменить шаровые опоры амортизаторов французскими. Вместо рекламной «саморегулирующей» фордикские амортизаторы оставляют шофера провалить сползти. Купи спрынку и шуми. Было бы весьма рационально использовать вместо резиновых прокладок металла с металлом резиновые прокладки и укрепить дверные петли.

К вопросу о топливе. Вообще логично то, что все советские грузовые машины снабжены топливом, застывшим в кабине. Легковому же машине, предназначенной для работы в северных 4-5 декабря, закрывается только фордик и продуваются в кабину дождя и т. п. Союзники. Нам кажется, что именуя в СССР, где две трети года машина работает под дождем и снегом и при низкой температуре летом (а на юге всегда) — в пыли и под пыльюми солнцем — именуя в СССР стандартный легковой машина должна быть застывшим, с опусканными стеклами. Как инст-

во, в Америке основную массу машин устанавливают закрытые. Американские условия во многом сходны с нашими.

Грузовой фордик, по мнению шоферов, хороши во всех отношениях (необходимо лишь ушить рессы).

Если у форды наибольшее напряжение выдает холодная часть машины, то у АМО-3 и АМО-4, наоборот, жалоба шоферов (в частности) относится к мотору.

Шофер Б. (Гарам Н. 80) говорит: «Станет мотор хорошо. Рессы работают отлично. Машина в общем крепкая. Досаждают только слабые иголки в моторе. Фордик и насос для горючего расположены над стартером. При протечки форды возможно замыкание контакта стартера. Максимумы и пошипятинам проходит как раз над стартером — неслучайно. Иной раз масла попадают на стартер и покрывают его доверку слоем масла. При внимании стартера создается впечатление, что какой-то голый АМО дожда масла».

«Очень гулит распределительные шестерни — жалуются шофер К. (Блаженский автомобильный парк) — обе они сделаны из металла. Шестеренный механизм насоса качает слабо, в особенности на малых оборотах двигателя. Необходимо сменить машину шестерням».

Крупнейший дефект АМО-3 — доминирование веса машины над весом полезной нагрузки — сейчас устраняется благодаря замене ее новой моделью АМО-5.

Машина АМО-5 в общем хороша, управляет ею легко. По плохим дорогам она проходит безукоризненно.

Грузовики Москвитского завода большинства очень приятны и сильны. Дефекты, связанные с ними у АМО-3 относятся к мотору Я. В основном же миром заводим и Сталина хороши. У рабочих слаба тябоня сочленения. Были случаи, когда они ломались при большом напряжении на первой передаче.

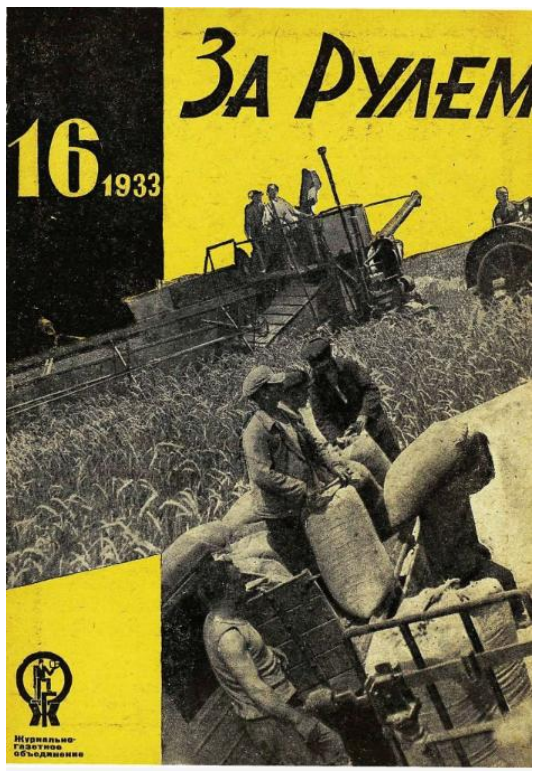
Откажет желая лучшего качества колеса. После продолжительной работы под большим нагрузкой замечается ступор, слабая тормоза. Применение лишь заднего тормоза на такой машине — при совершении остановки автотехники — конечно, неудовлетворительно.

Однако, проработав завод все время работает на дельнейшим участии конструкции шипушеских их машин и, без сомнения, устранит все недостатки.

Ответа на поставленные нами в начале статьи вопросы, мы скажем: советские машины после внесения в них ряда усовершенствований будут стоять на современном уровне техники и удовлетворять предъявляемым к ним требованиям.

Ю. Д.

Заметка о качестве советских автомобилей - «За рулем», 1933, № 6. <https://www.zr.ru/archive/zr/1933/06/uluchshim-kachestvo-sovietskogo-avtomobilia>



### БОРЬБЫ ЗА КАЧЕСТВО СОВЕТСКОГО ГРУЗОВИКА АМО-3

В течение трех месяцев наблюдала за работой грузовика АМО-3, находящегося в эксплуатации в 2-м парке Мосавторгиза. Наблюдение должно было установить, во-первых, степень сложности деталей по заявлениям шоферов и водителей — для того бы приблизительно установить характерный срок службы деталей двигателя АМО-3.

Под наблюдением были взяты пять машин АМО-3 с момента поступления их в эксплуатацию. В связи с тем, что период наблюдения был сравнительно небольшим, исключалась возможность определить степень износа отдельных деталей после капитального ремонта. Норма пробега для постановки машины в капитальный ремонт была установлена в 40 тыс. км. Естественно, что за три месяца наблюдения ни одна из машин не прошла такое расстояние, и поэтому пришлось учитывать только просроченный ремонт и ремонт № 2.

Материалом о ремонте служила книга записей, в которой ежедневно по каждой машине фиксировались все заявки на ремонт. Большое число заявок на ремонт являлось целым рядом характерных неисправностей, каковы: поломка регулятора тормозов и сцепления, частые течи радиатора и периодическая срыв утолщителей амортизаторов. Устранить какой-либо дефект или неисправности не удалось по той причине, что заявки на ремонт во 2-м парке Мосавторгиза выполняются не периодически, а только и те же заявки подчас поступают в течение нескольких дней.

Из дефектов по агрегату следует отметить недостаточное крепление мотора к раме. В силу постоянной вибрации и ударов крепления машины болты довольно часто подвергались срыву. Обращает на себя внимание также одна характерная неисправность, а именно — чрезвычайно слабая посадка втулок верхней головки шатуна. Это явление следует отнести не только за счет заводской сборки. Слегка ослабив посадку втулок, являющиеся протертыми их в верхней головке, а отсюда как следствие — авария на малых оборотах, заедание втулки в сборке шатуна. Во 2-м парке было несколько таких случаев. Борьба с ними велась путем применения следующего способа, давшим сравнительно положительные результаты: втулка промывалась хромом в нескольких местах и в таком виде запрессовывалась, если при этом после некоторого пробега она вчи-

В остальные детали коробки производились автоматически. Переключение на низшие передачи осуществлялось обратным порядком. Задний вал выключался при повороте ручки в сторону стрелки, когда она находится в своем среднем положении.

Коробка передач Рао безусловно открывает огромные возможности для дальнейшей автоматизации автомобилей.

Ю. Долгоносый

От редакции. Автомобиль с автоматической коробкой передач Рао получен Центральным советом Автодора и в настоящее время поступает к его испытанию.

наля прогнаться, то все же масло не переставало циркулировать, так как масло не одно, а несколько отверстий.

Большая часть заявок указывала на неисправности радиатора. В машинах прорывался автотермостат радиатора, частые капилирные воды и т. п. Кроме того болты, крепящие радиатор к раме, часто подвергались срыву. Причиной этого явления являлось наличие недостаточной амортизации. Необходимо при постановке радиатора предварительно сделать несколько резиновых прокладок. Сравнительно большие прокладочные отверстия радиатора расставлены исключительно на работу зимой, когда теплооблава в атмосферу бывает недостаточной для предохранения воды от замерзания.

Сильно дают себя чувствовать частые поломки предохранительных угольников амортизаторов. Наивысшим угольников — восстанавливать удары верхнего листа рессы и ослабить их, так как сила удара бывает достаточно большой для того, что срезать три болта, крепящие угольник к раме. Этот дефект теперь устранен применением угольнику дополнительного листа под нижнюю часть амортизера, что увеличивает площадь соприкосновения с рамой.

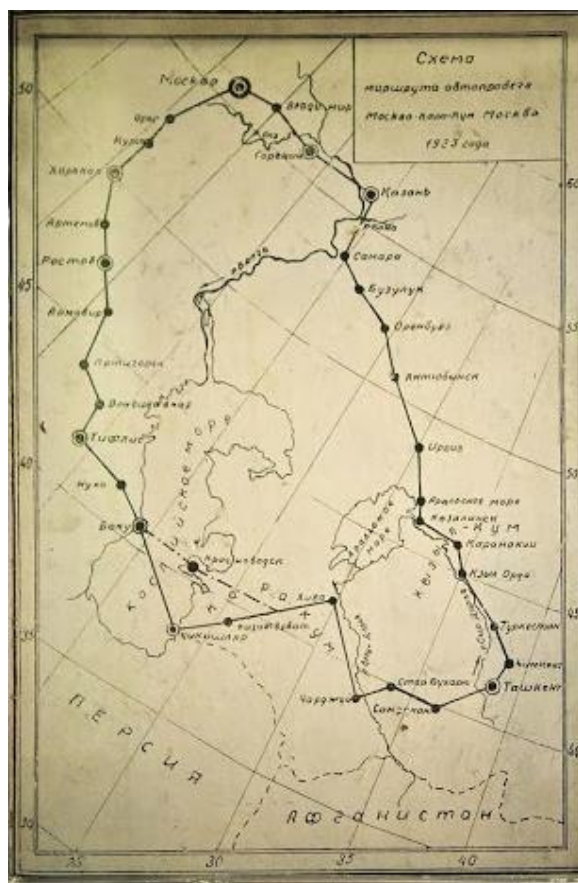
Обращает на себя внимание частое выкрашивание втулки комической шестерни. Причиной этого, вероятно, является плохая термическая обработка. Осмотр дифференциала машины № 80 обнаружил, что зубья втулки комической шестерни в своих внутренних конусах поломаны. Машина находилась во втором парке Мосавторгиза и прошла 1200 км. Комиссия, осматривавшая машину, признала, что это произошло вследствие некачественной шестерни.

Довольно часто бывали случаи поломки наружного роликового подшипника переднего колеса. Подшипники ставятся на заводе производства, а итальянской фирмы «Рино». Причиной таких поломок является перекос вала подшипника (за три месяца зарегистрировано около 10 таких случаев). Следует обработать соответствующим образом на качество автомобильных и лапшу термическую обработку.

В настоящее время завод АМО, Сталина в результате введения четкого контроля большинством этих улучшений устранено. Надо надеяться, что в процессе дальнейшего освоения производства завод пойдет по пути неустанного улучшения советской грузовой машины.

А. Радюнов 15

Статья, посвященная качеству АМО-3 - «За рулем», 1933, № 16. <https://www.zr.ru/archive/zr/1933/16/borot-sia-za-kachestvo-sovietskogo-gruzovika-amoz>



Маршрут автопробега: Москва - Горький - Чебоксары - Казань - Самара - Оренбург - Актюбинск - Кзыл-Орда - Чимкент - Ташкент. Затем от Чарджоу через пустыню Кара-Кум на Красноводск. После переправы через Каспийское море, Баку - Тифлис - Армавир - Ростов-на-Дону - Харьков - Воронеж - Тула - Москва.  
<http://zabarankoi.ru/node/11381>



Перед началом автопробега 1933 г.

<http://zabarankoi.ru/node/11381>



Преодолеваю бездорожье. Автопробег 1933 г.

<http://zabarankoi.ru/node/11381>

Важной вехой в истории АМО-3 явилось участие этих автомобилей в автопробеге 1933 г. по маршруту Москва - Каракумы - Москва. Задачей пробега, прежде всего, была проверка правильности выбора советскими специалистами конструкций автомобилей и качества их производства отечественной промышленностью. Всего через полтора года после начала конвейерной сборки автомобили подвергли максимально суровому экзамену во время длительного пробега через пустыню Каракум.

Пробег начался 6 июля 1933 г. от зданий завода ЗИС. Его участники за 86 дней преодолели 9400 км, из которых 2270 км шоссейных дорог, 1320 км грунтовых дорог, 4580 км проселков и 1200 км полного бездорожья. Колонна финишировала в Москве 30 сентября 1933 г. Все автомобили завершили пробег без существенных поломок. Эта

суровая проверка дала ценные сведения конструкторам и способствовала внесению определенных усовершенствований в конструкцию серийных автомобилей.

Последние выпуски АМО-3 (ЗИС-3) приобрели такой же внешний вид, который был характерен для последующей модели ЗИС-5, кабина стала закрытой с полноценными дверями и поднимающимися стеклами. Необходимость именно такой конструкции кабины в климатических условиях СССР была совершенно очевидна.



АМО-3 (ЗИС-3) поздних выпусков, видимо, в выставочном оформлении (никелированные решетка радиатора и бампер) <http://russoauto.ru/auto/amo/amo-3>

Одновременно с выпуском АМО-3 на заводе началась работа над опытными автомобилями ЗИС-5, ЗИС-6 и автобусом ЗИС-8.

Всего за три года производства (1931-1933) было изготовлено 34969 автомобилей АМО-3.

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

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

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

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

АМО ЗИЛ. 100 лет. Центр фотографии имени братьев Люмьер. М., 2016.

Музей истории Акционерного Московского Общества «Автомобильный завод имени И.А.Лихачева» / автор проекта, сост. В.Г.Мазепа. М.: МГИУ, 2015. - 296 с.

Автомодельное бюро. Завод им.И.А.Лихачева/ОАО «ЗИЛ»/ <http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis5.html>

Википедия. <http://ru.wikipedia.org/wiki/АМО-3>

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)

Российская военная техника. ЗИС-5 - автомобиль легенда. <http://russianarms.mybb.ru/viewtopic.php>

Энциклопедия советского автомобилестроения. <http://avto.af.ua/index/0-52>

Автопробег 1933 г. Москва - Каракумы - Москва. Веб-сайт "За баранкой" <http://zabarankoi.ru> (сайт закрыт)

Веб-сайт «Retro View of Mankind's Habitat» <https://pastvu.com/p/101031>

Веб-сайт «Russoauto» <http://russoauto.ru/auto/amo/amo-3>

Материалы из журнала «За рулем», 1932-1933 гг.

<https://www.zr.ru/archive/zr/1932/08/kak-ustroien-ghruzovik-amo-3>

<https://www.zr.ru/archive/zr/1933/16/borot-sia-za-kachiestvo-sovietskogho-ghruzovika-amo-3>

<https://www.zr.ru/archive/zr/1933/06/uluchshim-kachiestvo-sovietskogho-avtomobilia>

### Масштабные модели.

**АМО-3** грузовой автомобиль бортовой серийный ранний выпуск.

Примечание: темно-зеленая окраска, хромированный кожух радиатор, ручная доводка (удален бампер и крюки, вставки на окна).

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран» и фирма «Rich Colour (H.K.) Ltd.» (серия «Наш Автопром» Н264)<sup>5</sup>.

Год производства: 2013

Материал: металл, пластик.



**АМО-3** грузовой автомобиль бортовой поздний выпуск, выставочное оформление.

Примечание: темно-зеленая окраска, кабина с цельными дверями, хромированные кожух радиатора и бампер.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран» и фирма «Rich Colour (H.K.) Ltd.» (серия «Наш Автопром» Н264)<sup>5</sup>.

Год производства: 2013

Материал: металл, пластик.



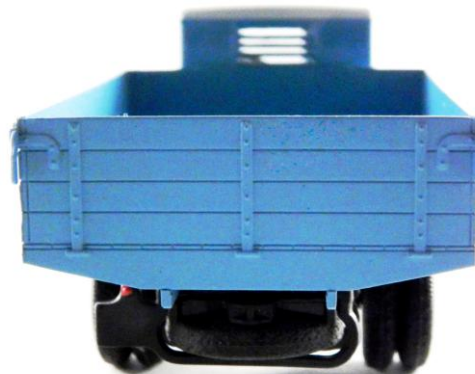
**АМО-3** грузовой автомобиль бортовой поздний (1933 г.) в выставочном оформлении.  
Примечание: голубая окраска (автопробег Москва-Каракум-Москва), кабина с цельными дверями, хромированные кожух радиатора и бампер.

Масштаб: 1:43.

Производитель: Россия-Китай, ООО «Феран» и фирма «Rich Colour (Н.К.) Ltd.» (серия «Наш Автопром» Н264)<sup>5</sup>.

Год производства: 2013

Материал: металл, пластик.





**АМО-3** грузовой автомобиль бортовой, поздний выпуск в выставочном оформлении, участник № 20 автопробега Москва-Каракум-Москва (1933 г.).

Примечание: голубая окраска, хромированные кожух радиатора и бампер, эмблема ЗИС на радиаторе (ошибка изготовителей, которые считают автомобиль ЗИС-5; должна быть эмблема «Новый АМО»).

Масштаб: 1:43.

Производитель: Украина (г. Запорожье), фирма «Миниклассик»<sup>10</sup>.

Год производства: по косвенным признакам около 2006 г. (сообщения на форумах, выраженные проплавленные вмятины на подставке)

Материал: металл, пластик.



### **\*Фирмы-производители масштабных моделей, представленных в части I.3.**

Ниже изложена информация о фирмах-производителях масштабных моделей, представленных в настоящей части.



<sup>1</sup>«**ERTL**» - американская компания, выпускающая игрушки, масштабные модели и фигурки, изготовленные по технологии литья под давлением. Фирма приобрела известность, прежде всего, моделями сельскохозяйственных транспортных средств и оборудования. Штаб-квартира находится в городе Duersville (Дайерсвилл, штат Айова), в здании Национального музея фермерских игрушек.

Основателем компании, созданной в 1945 г., был Фред Эртль (старший). «ERTL» приобрела известность благодаря выпуску масштабных моделей для фирм, специализирующихся на производстве сельскохозяйственной техники («John Deere», «New Holland», «AGCO» и др.). Фирма выпускала различные серии масштабных моделей автомобилей, самолетов и фигурок, в том числе для брендов «DC Comics» и «Star Wars».

Большую популярность приобрели модели так называемых «Мыскулистых автомобилей» (автомобили среднего класса с 8-цилиндровыми двигателями большого объема и мощности, выпускавшиеся в США с середины 1960-х до середины 1970-х годов). Эти масштабные модели выпускались в масштабе 1:18 под брендом «AutoWorld». Для моделей «AutoWorld» характерно большое количество подвижных элементов, открываются двери, капот и багажник. Особое внимание уделено проработке двигателя и интерьера. Все модели этого бренда выполнялись по лицензии фирм Dodge, Ford, Chevrolet, Chrysler, Mercury, Oldsmobile, Plymouth.

«ERTL» выпустила несколько серий моделей в масштабе 1:43, в том числе легковых и грузовых автомобилей «Classic Vehicles».

Модели изготавливаются из металла с пластиковыми деталями. Производство находится в Китае. Степень детализации достаточно хорошая.

Стоимость моделей в масштабе 1:43 не высокая, чаще от 10 до 25 \$.

Официальный сайт компании «ERTL» <http://ertl.com/shop/all?text=&page=7>

Википедия [https://en.wikipedia.org/wiki/Ertl\\_Company](https://en.wikipedia.org/wiki/Ertl_Company)



<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 20 \$.

Официальный сайт группы компаний PCT <http://www.premium-collectibles.com/home/about-us.html>

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-vpyvcl/#.Vov6YMSPxmQ>

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> «Автолегенды СССР» («Автолегенды СССР и соцстран»).

Автомодели из серии «Автолегенды СССР» выпущены 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, Altaуа 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,







<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 «Caragama». 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>



<sup>6</sup>«Tins' Toys» - китайский бренд (марка) моделей автомобилей изготавливаемых методом die cast на фабрике фирмы Tins' Metal Manufactory Ltd. (Гон-Конг). Эта же фирма производит сувенирные изделия и модели автомобилей под маркой «Unique Replicas». Оба бренда известны давно, появились,

соответственно, в 1965 и 1995 г. Фирма Tins' Metal Manufactory Ltd. создана в 1965 г. в Гонконге. С 1988 г. работает также в материковом Китае, где расположено крупное производство. В 2014 г. вошла в состав известного производителя игрушек компании Jetta Company Ltd.



Фирма владеет правами на производство 500 автомобильных брендов, в том числе Ford, General Motors, Studebaker, ЗИЛ, ГАЗ, ВАЗ и др. Модели автомобилей и мотоциклов изготавливаются из «белого металла» по технологии литья под давлением в масштабах 1:10, 1:18, 1:24, 1:32, 1:34, 1:35-38, 1:43, 1:64.

Модели масштаба 1:43 отличаются хорошей детализацией, часто имеют открывающиеся элементы. К сожалению, многие модели снабжены инерционными моторчиками, что дает основания некоторым коллекционерам относить их к транспортным игрушкам. Вместе с тем, фирма выпускает модели автомобилей, которых нет у других производителей.

Судя по официальному сайту, в масштабе 1:43 выпускается более 20 моделей автомобилей фирм Ford, General Motors, DKW, Studebaker, Toyota. Из советских автомобилей представлены УАЗ «Хантер», ВАЗ-2104, ВАЗ-2115 «Самара».

Стоимость моделей в масштабе 1:43 небольшая: от 3 до 6-7 \$.

Официальный сайт марок «Unique Replicas» и «Tins' Toys» <http://www.unique-replicas.com/index.html>

Официальный сайт компании «Jetta Company Ltd.» <http://www.jetta.com.hk>

Веб-сайт <http://hk.kompass.com/c/tins-metal-manufactory-limited/hk041095/>

Веб-сайт <http://www.tradebig.com/main.php>

**Premium  
ClassiXXs®**



<sup>7</sup>«Premium ClassiXXs» - в настоящее время, видимо, бренд, принадлежащий немецкой компании «Model Car World», что определило изменение ассортимента масштабных моделей в масштабе 1:43 (см. ниже).

Исходно, в 2002 г., фирма была создана в немецком (Бавария) городе Вендельштайн (Wendelstein) как производитель масштабных моделей автомобилей и мотоциклов, подразделение фирмы-производителя игрушек «BUB GmbH». Маркировку «BUB» имели модели в масштабе 1:87.

Основной ассортимент «Premium ClassiXXs» включает модели в масштабах 1:12, 1:18 и 1:43. Специализацией фирмы в масштабе 1:43 являются высококачественные модели прежде всего немецких легковых и грузовых автомобилей, а также автобусов, выпущенных в первой половине XX века. Модели «Serie 1:43» изготавливаются из металла тиражами в 500, 750, 1000 или 2000 штук. «Unique 1:43» - это серия моделей уникальных, мелкосерийных автомобилей или прототипов, выполненных из смолы. Все модели этой серии выпускаются ограниченными тиражами 500, 750 или 1000 штук, издаются только один раз без перевыпуска. Все модели отлично проработаны, собраны вручную.

В последние годы под маркой «Premium ClassiXXs» в масштабе 1:43 продаются модели, аналогичные моделям российской (г. Кострома) фирмы «SSM», причем не только грузовики, но и другие модели, а также трактор «Кировец К-700». Производство моделей, очевидно, находится в Китае, но названия фабрик-производителей не известны. Также не вполне ясны взаимоотношения «Premium ClassiXXs» и «SSM».

Детализация моделей в масштабе 1:43 высокая. Цена большинства моделей этого масштаба 30-50 \$.

«Веб-сайт компании «Model Car World», - <http://premiumclassixs.de>

Интернет-магазин «Ritmonexx» <http://www.ritmonexx.ru/m-46.html>

Интернет-магазин «Adler» <https://www.adler-m.ru/about/brands/premium-classixxs/>



<sup>8</sup>«ULTRA Models». «ULTRA Models» (ООО «Ультра моделс») появилась на рынке в середине 2012 г. и в 2012-2014 гг. выступала как самостоятельная российская фирма (ООО), зарегистрированная в Москве. В это время в качестве изготовителя моделей указывалась китайская фирма «Tai Wing Manufacturing Ltd.». С момента появления на сайтах коллекционеров моделей обсуждалась информация о том, что ООО «Ультра моделс» является дочерним предприятием ООО «Феран», выпускающего модели под брендом «Наш Автопром». Высказывалась даже предположение, что свои заказы «Ультра моделс» размещает на фабрике, выпускающей модели серии «Наш автопром». У «Ультра моделс» был официальный работающий сайт, однако информация о фирме и китайской фабрике-производителе на нем отсутствовала.

В 2017 г. «Ультра моделс» официально вошла в состав бренда «Наш автопром» (ООО «Феран»), а изготовителем моделей, видимо, стала фирма «ARUM Ltd.» (Гон-Конг).

К 2015 г. фирма выпустила более 20 моделей советских грузовых автомобилей, автобусов и троллейбусов, модели ЗИЛ-130 выпущены в разных цветах. Модели изготавливаются из белого металла с использованием пластмассы, степень детализации

высокая. У отдельных моделей встречаются анахронизмы: несоответствие конструктивных особенностей времени выпуска прототипов. Отличительной особенностью являются поворотные передние колеса у многих моделей и открывающиеся двери автобусов и троллейбусов. Модели упаковываются в картонные боксы с прозрачными вставками.

Стоимость моделей грузовых автомобилей от около 20 до 40 \$, автобусов и троллейбусов - 50-70 \$.

Шелепенков М. Автобусный парк Ultra Models. Грузовик пресс, 2012, №10, с. 90-91.

Шелепенков М. Час пик на модельном рынке. Грузовик Пресс, 2013, №3, с. 90.

Шелепенков М. Дизельный автопробег. Грузовик Пресс, 2014, №1, с. 74-75.

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

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



<sup>9</sup>ООО НПО «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 автомодели 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.ru/showthread.php?t=1073>

Маленькие машины для большого бизнеса. [http://www.dp.ru/a/2000/07/10/Malenkie\\_mashini\\_dlja\\_bol2/](http://www.dp.ru/a/2000/07/10/Malenkie_mashini_dlja_bol2/)



<sup>10</sup> **Фирма «Миниклассик».** Небольшая фирма «Миниклассик» была создана в г. Запорожье (Украина) около 20 лет назад для мелкосерийного производства моделей автомобилей, самолетов, фигурок людей 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-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 автомоделний 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)<http://www.diecast43.ru/2014/04/zis-samo-baza43.html>