

сложно невооруженным глазом отличить от «дайкаста». А все потому, что в наше время важно не то, из чего сделана модель, а то, как она спроектирована.

На Ютьюбе можно найти репортажи с производства масштабных моделей в 60-х и в 90-х. Там показано примерно одно и то же. Сначала конструкторы изучают заводские чертежи, потом обмеряют и фотографируют реальный автомобиль, затем изготавливают его модель в крупном масштабе и дальше с помощью пантографа и копировально-фрезерного станка вытачивают уменьшенную стальную форму для литья в нужном масштабе. На такую подготовку уходило несколько месяцев, а степень точности на каждом этапе зависела от рук мастера.

Сегодня разработчики по-прежнему используют чертежи и фотографии, но на помощь им пришли 3D-сканеры и программы виртуального проектирования CAD. Если нужно сделать лицензионную модель современного автомобиля, то производитель обычно присылает готовые заводские данные. А если нужна копия какого-нибудь «классика», то сканер отправляют в тур по музею. Потом математик уточняется и сверяется с архивными документами и фотографиями, и, только когда все доведено до идеала, координаты наконец пересылаются на фрезерный станок.

Процесс компьютерной разработки тоже занимает месяцы, но с одной оговоркой — раньше за такое время готовили модель из сотни деталей, а сегодня успевают создать модель из тысячи компонентов. Однако простейшую модельку 1:43 можно разработать и за неделю.

Правда, дальнейший процесс производства сильно не поменялся. Аппараты для литья изготавливают примерно два кузова в масштабе 1:18 за минуту. Окрасочная камера сразу принимает тысячи отливок, но финальная сборка про-



Audi quattro S1 Вальтера Рёрля, металл, Autoart и безупречная детализация — это золотая классика масштаба 1:18 почти за 40 тысяч рублей



VW Multivan T6 фирмы NZG с салоном-трансформером стоит немногим дешевле Audi — 25 тысяч рублей

исходит на конвейере и только руками рабочих.

Чем выше детализация, тем большую долю себестоимости занимает ручной труд. У топ-производителей один только двигатель может состоять из полутора сотен отдельных деталей, а его сборка занимает до получаса. Никакая автоматика с такой задачей не справится.

Декали и часть раскраски тоже наносятся вручную — роботы этого не умеют. В таких делах нужен опытный и терпеливый работник с золотыми руками. Что-то вроде виртуозного швейцарского часовщика. Но только с очень низкой почасовой оплатой. Вот почему практически все масштабные модели сегодня собираются в Китае или в Бангладеш.

## Восток — дело точное

Бум китайских моделей начался в 90-х, когда на рынок масштаба 1:18 вышел бренд Maisto. Его машинки не отличались безупречным качеством, зато стоили намного дешевле, чем законодатели моды — итальянские Bburago и Polistil. Противостояние закончилось примерно тем же, чем у концерна Mattel с брендами Matchbox и Dinky: Bburago и Polistil сегодня принадлежат китайскому концерну May Cheong Group, основавшему марку Maisto.

Чуть позже, в конце 90-х, на горизонте показали еще два бренда китайского происхождения — Autoart и CMC, но они сделали ставку не на доступность, как Maisto, а на качество и детализацию. И не прогадали — вскоре оба стали флагами коллекционного формата 1:18. На экономическом уровне китайцы создали эффект, сравнимый с эффектом от появления Hot Wheels, поэтому сегодня в КНР свои модели производят не только местные фирмы, но и Minichamps, Norev, Solido, Kyosho, Schuco и многие другие марки.

Хорошо это или плохо? Ответ дает, например, моделька CMC Alfa Romeo P3 Nuvolari 1932 года в масштабе 1:18 — она сделана из 1500 деталей, у нее в подвеске применены рессоры с отдельными листами, а рычажные фрикционные амортизаторы состоят из набора шайб и «барашков», вращением которых можно изменять жесткость. Такая модель продается за 600 евро — и это далеко не высшая планка коллекционной роскоши.

Другой пример — модели компании Almost Real из Дунгуаня. У ее Гелендагена за 300 евро есть действующие мосты с редукторами и карданные валы, которые вращаются в движении. Впечатляет?

Если попытаться собрать условную десятку лучших производителей коллекционных миниатюр, то в алфавитном порядке она могла бы выглядеть примерно так: Almost Real, Amalgam, Autoart, BBR,



Китайская марка Almost Real появилась всего семь лет назад, но уже претендует на премиум-статус в детализовке — и на цены от 30 тысяч рублей. У этого G-класса есть магнитные «додовчики» дверей, отделенные от суппортов тормозные диски, действующая трансмиссия и даже телескопические упоры капота

CMC, IXO, Kyosho, LCD, Minichamps, Norev. Половина этих компаний — китайские, и их продукция относится к высшему ценовому сегменту, дороже 200 евро.

Да-да, в модельном автопроме, почти так же как в реальном, премиум-марки из КНР заявляют о себе ярче, чем производители массмаркета. Китай — это красиво и дорого. Хотя на самом деле цена масштабных моделей зависит не от бренда, а от тиража и от бизнес-модели производителя.

## Тиражи — это наша жизнь

Обычно автомоделные компании не публикуют открытые финансовые отчеты, но есть исключения: Norev в ежегодных каталогах приводит небольшую сводку своих бизнес-достижений.

Например, в 2022 году эта французская компания (со своим заводом в



Китайцы любят играть в машинки. Они ценят «открывашки» и максимальное внимание к мелочам, поэтому даже этот дилерский Haval H2, сделанный ноунейм-заводом, имеет складные зеркала, рабочую подвеску и вращающийся карданный вал



Эталоном детализации в масштабе 1:43 может служить металлическая Lamborghini Miura SV из серии Autoart Signature, которая выпущена в 2012 году и сегодня стоит примерно 300 евро. Эта модель «открывашка» состоит из 486 деталей, включая прорезиненный обод руля, ковры в салоне и отдельное запасное колесо. Но похожая проработка доступна и на пластиковых моделях Ferrari из коллекции High Tech, а они стоят всего по 20 евро. Частные мастера-кастомайзеры могут делать для такого типоразмера еще и ключи меньше спичечной головки



Некоторые модели Amalgam масштаба 1:8 и 1:18 доступны в исполнении Weathered, то есть со следами реальной эксплуатации. Эта Ferrari 330 P4 выглядит точно так же, как после «серебряного» финиша в Ле-Мане 1967 года. Спецэффекты увеличивают цену на 3000 фунтов — до 17,4 тысячи за модель 1:8



Китае) выпустила 841,5 тысячи машинок и получила за них выручку 13 млн евро. Не то чтобы золотое дно. Вдобавок можно подсчитать, что средняя цена модельки составляет чуть больше 15 евро. Но на самом деле 58% тиража Norev (487 тысяч) — это игрушки размерами 1:43, 1:64 и 1:87, которые приносят всего лишь 4% выручки. Это дешевый ширпотреб.

А на хлеб с маслом позволяют заработать

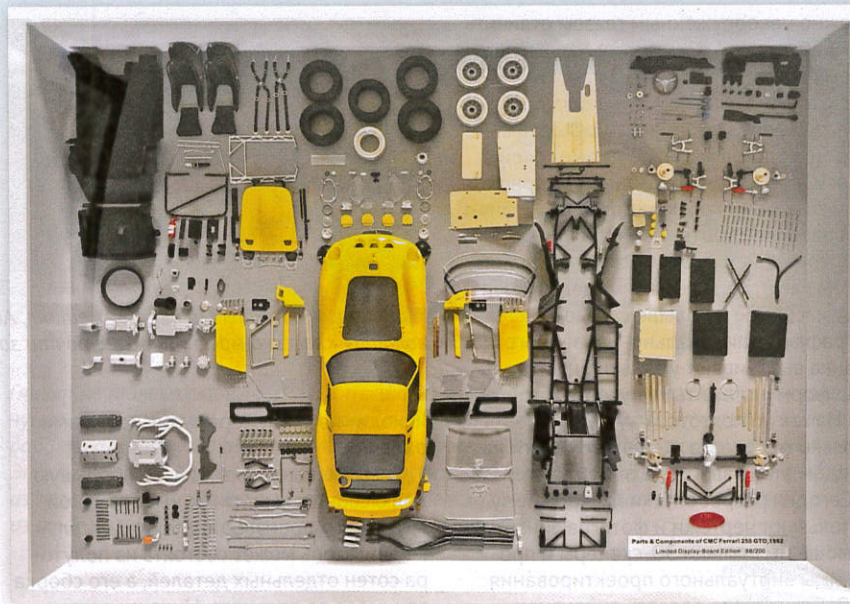
коллекционные модели. Выручка этого сегмента — 7,5 млн евро. Машинок в масштабе 1:43 Norev сделал 152,4 тысячи штук, а 1:18 — 197,2 тысячи. Цена в розницу составляет 10–40 евро за маленькие машинки или 50–100 евро за крупные — и это уже демократичный коллекционный массмаркет.

Но кроме того, в отчете компании есть еще один любопытный пункт. Дополнительные

4,9 млн евро



Чтобы не упустить взрослую аудиторию, Mattel запустил линейку Hot Wheels Premium с улучшенной детализацией, резиновыми колесами и находчивым выбором моделей. Например, этот набор — единственный шанс приобрести BMW M5 E39 в масштабе 1:64



Легендарную Ferrari 250 GTO можно купить как модель 1:18 компании CMC за 500–700 евро, а можно заказать такую же Ferrari, но в виде витрины из 1841 детали. Там будет даже пробка бензобака и дворники с резиновыми щетками



Возрожденный китайцами в 2007 году бренд Bburago выпускает пластиковые и металлические модели в масштабе от 1:64 до 1:18. Но в среде коллекционеров они считаются игрушками, потому что их конструкция (в первую очередь двери) рассчитана на прочность, а не на достоверность

Norev получил от OEM-заказов, то есть от продажи больших партий коллекционных моделей в руки официальных автопроизводителей.

В действительности же автопрому уходит большая часть коллекционного тиража по бросовым ценам, но это самая настоящая подушка безопасности для модельных производителей. Контракты с автоконcernами не приносят сверхприбыли, зато открывают доступ к лицензиям и позволяют окупить инвестиции в формы для литья. А дальше эти формы оказываются в полном распоряжении завода и работают на выпуск «коллекционки» для розничной продажи.

Так устроен массмаркет. Что бывает с компаниями без OEM-заказов, хорошо иллюстрирует та же самая история фирмы Bburago, которая обанкротилась после потери контракта с Ferrari.

Однако есть и другие бизнес-модели. Если Norev делает модели тиражами примерно по десять тысяч копий, то CMC выпускает одну-две тысячи копий — но продает их в десять раз дороже. Или другой пример: фирма Ottomobile не вкладывается в дорогие формы, а производит только «глухие» смоляные машинки. Зато копирует исключительно «единорогов», то есть редкие модели, которых нет в каталогах других фирм. И они разлетаются по цене металлических «открывашек» — коллекционеры платят не за двери, а за эксклюзив!

Ну а вершина бутикового поднода — это британские модели Amalgam в масштабе 1:18 и выше. Фирма специализируется на гоночных автомобилях различных эпох и делает всего по

100–200 копий каждой модели. Разработка одной такой машинки масштаба 1:8 занимает 2500–4500 часов. Это пара лет. На производство уходит еще 300–400 часов...

Модельки Amalgam масштаба 1:18 стоят от 800 до 1500 фунтов стерлингов, в размере 1:8 — 10–17 тысяч фунтов, а копия 1:4 — от 30 тысяч. Дороже в модельном мире могут быть только раритеты вроде первых экземпляров Hot Wheels (120–140 тысяч долларов) да покрытые настоящим золотом модельки Bugatti и Lamborghini с аукционной ценой 6–7 млн долларов.

Впрочем, зарабатывать можно и на самых дешевых модельках — примерно так, как это делает китайский концерн





Древнерусскую тоску по своему автопрому можно продавать намного дороже, чем «журналки». Первыми это поняли компании DiP и Start Scale Models. Уазик в масштабе 1:18 исполнения SSM стоит 8000 рублей, кабриолет Aurus — 11,5 тысячи (правда, популярны только черные), а аэродромный грузовик AC-150 на базе ЗИЛа в масштабе 1:43 — аж 16 тысяч рублей. Кроме того, в этом году французы из Solido выпустили дакаровскую Ниву 1983 года — в размере 1:18 она стоит 7,5 тысячи рублей

Premium & Collectibles Trading, который выпускает машинки к журнальным сериям издательства DeAgostini.

## Автолегенды: реанимация?

Журнальные серии — это всегда первая и самая легкая ступень в мир коллекционирования, но проект «Автолегенды СССР» сыграл поворотную роль в развитии всей нашей автокультуры.

«Автолегенды» реанимировали интерес к автомобильной истории и, по сути, реабилитировали отечественный автопром», — говорит историк и журналист Сергей Ионес, который выступал автором нескольких десятков брошюр для DeAgostini.

Первые выпуски увидели свет в 2009 году, когда АВТОВАЗ еще даже не закончил производство «классики». По нашим старым машинам в то время ностальгировали совсем немногие, но оказалось, что это может быть и увлекательно, и познавательно, и экономически выгодно.

В «Автолегендах» печатали исторический экскурс, данные из заводских архивов и редкие старые фотографии, которые не появлялись в других источниках. Вместе получалась краткая энциклопедия отечественного автопрома, хотя концентрация новых сведений менялась от номера к номеру.

А сами модельки стали вторым пришествием в Россию коллекционной культуры 1:43, после того как Са-

ратов и Электон растеряли объемы и качество. Хотя, конечно, изделия DeAgostini нельзя назвать коллекционными и тем более отечественными.

Почти все «Автолегенды» сделаны группой Premium & Collectibles Trading, которая размещала заказы на разных заводах в Китае и в Бангладеш. У концерна PCT есть и свои линейки коллекционных моделей (IXO и IST), но, очевидно, основной бизнес — это OEM-заказы и журнальные серии. Этой фирме принадлежит почти 70% мирового рынка «журналок». Кроме DeAgostini клиентами являются Hachette, Altaya, Atlas, Eaglemoss и другие издательства. Заявленный тираж первых «Автолегенд» составлял 300 тысяч копий для каждого номера (но в дальнейшем постоянно падал), а сам производитель утверждал, что выпускает по 20 миллионов журнальных моделей в год.

У нас это были простейшие «глухие» машинки среднего качества — зато дешевые, металлические, узнаваемые, нарядные и достаточно точные. Ошибки были, но самыми эпичными оказались ГАЗ-51А без сидений, а также некорректная колесная база для седанов ЗИЛ-4102 и Москвич-2142. В целом не так уж много огрехов на 550 с лишним вышедших номеров. Тем более что это не сказалось на спросе.

— Благодаря «Автолегендам» мы тогда решили свои экономические проблемы и ощутили всплеск интереса к другим коллекционным машинкам, — говорит владелец магазина масштабных моделей ScaleCar.ru Алексей Бочаров.

Рекомендованная цена первых составляла 200–250 рублей, но все время росла, и у перекупщиков «Автолегенды» расходились и по 1300–1500 рублей. Наши люди готовы были платить за ностальгию. Успешными оказались даже специальные выпуски с более крупными моделями и отдельные серии с дорогими сборными машинками масштаба 1:8.

А главное, успех «Автолегенд» вдохнул энергию в новых российских разработчиков масштабных моделей. Параллельно в 2009 году появилась питерская компания DiP (с производством в Гонконге), которая тоже стала делать советские автомобили в масштабе 1:43, но с максимальной детализацией и примерно в де-



На нашем рынке к месту пришелся даже формат сборных моделей в масштабе 1:8. Серия DeAgostini Победа состояла из 100 выпусков с деталями примерно по 300 рублей за каждый. Готовая металлическая машина тянула на десять килограммов, полметра в длину и почти тридцать тысяч рублей в сумме за все детали

сять раз дороже, чем DeAgostini. Там же, в Питере, успешно работает и фирма ICV, известная точными копиями Волги. А в Костроме с 2012 года развивается фирма SSM (Start Scale Models), запустившая в 2019 году собственную журнальную серию в не занятой на тот момент «Автолегендами» нише грузовиков и автобусов.

Правда, к 2023 году ниша легковушек тоже освободилась: DeAgostini прекратила бизнес в России, остановив выход наполовину готовой серии про наш совре-

менный автопром. «Автолегенды» ушли и пока не обещают вернуться. Ведь чтобы перезапустить их под новым брендом, нужно собрать бизнес-план как минимум на 100 оригинальных выпусков — но где же взять столько новых отечественных автомобилей? Хотя, может быть, на эту роль сгодятся китайские Москвичи, Атом, е-Нева, Лада X-Cross 5, Эволюты, а еще — тульский Naval и экзотические параллельные «китайцы». Чем не автолегенды 2020-х? □



Фото: Сергей Лукьянов



Кастомайзинг и конверсия моделей по индивидуальным проектам — огромный пласт моделизма. На этом фото лишь часть коллекции оригинальных Москвичей, которые собрал и доработал бывший инженер АЗЛК Евгений Коротич. Кроме серийных моделей в ней отражены все прототипы, концепты, спортивные автомобили и даже служебные машины московского автозавода

За 14 лет «Автолегенды» распаковали весь архив отечественного легкового автопрома, заводов соцстран, грузовиков, служебных машин и нередко уходили на второй круг, выпуская переизданные журналы и перекрашенные модели