**03-332 Рено, Renault 40CV модель 1912 г. 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль из гаража Николая II с кузовом ландоле-лимузин фирмы "Кельнер и сыновья, Париж", мест 2+3+2, собственный вес более 2 тн, 40 лс, 70 км/час, 1 экз., Рено Франция 1913 г.**

В Списке автомобилей Собственного Его Величества Гаража 1913 г. указаны два автомобиля этой марки: один «Императорский», а другой «Кавалерский». Возможно и этим объясняются некоторые противоречия в послереволюционных истории и фотографиях этой машины.

*Из книги «IV-я МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА». С.-Петербургь, Май 1913 г. Издание ИМПЕРАТОРСКАГО Российскаго Автомобильнаго Общества, 1913.*

**Automobiles Renault. Billancourt (Seine).**

Автомобили этой старой французской фирмы, основанной въ 1898 году и положивши не мало трудовъ на развиле автомобильнаго дела, пользуются въ настоящее время репутацией едва-ли не самыхъ хорошихъ машинъ, извъстныхъ въ Европe. Изъ небольшихъ мастерскихъ выросли заводы Рено, строящие теперь не только легкие и грузовые автомобили, но и отдельные двигатели—авиационные, лодочные и для промышленныхъ целей. На заводе, площадью до 12000 кв. метровъ, работаютъ свыше 4000 человекъ и годовая производительность достигаетъ 9000 автомобилей въ годъ.

… Последний типъ 40 HP нормально имеетъ шины указаннаго размера, но вь выставленномъ автомобиле были поставлены шины 920х120—одиночныя впереди и двойныя сзади, потому что и шасси и кароссери выставленнаго автомобиля были значительно тяжелее обычныхъ типовъ. Автомобиль исполненъ по специальному заказу для ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, а потому шасси имъло нъкоторыя особыя прибавления и самое короссери было сдълано больше и прочнее. Динамо для освещения установленная на двигатель, и бакъ для бензина, расчитанный на непрерывный пробег 350 километровъ, съ усовершенствованнымъ предохранителемъ огь взрыва бензина, не могли не утяжелить шасси. Для облегчежя запускажя двигателя быль поставленъ автоматически пускъ Боша. Кароссери—ландоле-лимузинъ было изготовлено фирмой Кельнеръ и С-я въ Парижъ. Приспособленное для большихъ поъздокъ, имеющее помещения для багажа, оно было отделано внутри просто и изящно и имъло всъ удобства, необходимыя во время утомительныхъ поъздокъ по грунтовымъ дорогамъ.

**Renault 40 CV** - серия люксовых моделей компании Renault, производившихся с 1911 по 1928 г. Все они обозначались двумя буквами, от Type CG до Type NM, и отличались разными двигателями, колёсной базой, тормозами и т.д. При введении Renault 40 CV оснащалась рядным 6-цилиндровым нижнеклапанным двигателем объёмом 7539 см3, а её шасси с колёсной базой 3743 мм весило более 1000 кг. Особенностью ранних автомобилей Renault было расположение силового агрегата над передней осью, а радиатора - за ним. Вместо решётки радиатора моторный отсек прикрывала покатая крышка в форме утюга, за которой находились воздухозаборники. Двигатель комплектовался термосифонной системой охлаждения, необходимый для охлаждения поток воздуха создается крылышками, помещенными на маховике и заменяющими вентилятор. Подвеска изначально состояла из полуэллиптических рессор и гидравлических амортизаторов; тормозная система включала задние барабанные тормоза с ручным приводом и ножной трансмиссионный тормоз с усилителем.

В 1920 г. компания возобновила выпуск модели под названием Type HD. До появления Bugatti Type 41 Royale Renault 40 CV была самым большим серийным автомобилем в мире. Всего было построено не менее 1000 экземпляров Renault 40 CV.

**Императорский гараж**, просуществовавший лишь десять лет, успел собрать внушительную коллекцию автомобилей, служивших российскому императору, его семье и свите. К марту 1917 года в нем было 56 автомобилей. Никто из европейских монархов не мог похвастаться столь внушительным парком.

В Императорском гараже сложились три группы автомобилей. В первый разряд — для самой царской семьи — вошли автомобили лучших европейских производителей: немецкие Мегсеdes, французские Delaunay-Belleville, Renault и Peugeot. К началу 1916 года "императорский разряд" насчитывал девять автомобилей. Вторую группу составляли машины для свиты, в распоряжении которой на 1917 год было 19 автомобилей. Третий разряд — автомобильный парк Дворцовой комендатуры, отвечавшей за охрану и безопасность государя. Со временем появилась и полноценная четвертая категория — хозяйственные автомобили. Среди них — грузовики, автобусы, полевая кухня на автомобиле и тягач.

В привычную повседневную жизнь императорской четы автомобили вошли к началу 1910 года.

Императрица Александра Федоровна, отдававшая предпочтение закрытым автомобилям, а также и великие княжны в основном пользовалась именно этим ландоле Renault 40CV.

Версии о дальнейшей судьбе этого автомобиля разнятся. Наверное, истина, как это часто бывает, где-то посередине, но судить профессионалам... Надеюсь время покажет.

**Версия №1.** А был ли «Бельвилль»?,www.oldtimer.ru

После Февральской революции этот автомобиль был реквизирован Временным правительством, а после Октябрьской - закреплен за В. И. Ульяновым (Лениным). Именно на этом » Renault » 30 (по старому стилю 18) августа 1918 года шофер Степан Казимирович Гиль (бывший сотрудник Собственного Его Императорского Величества гаража) и привез Ленина на завод Льва Михельсона (ныне - «Московский электромеханический Завод имени Владимира Ильича»), где членом партии социалистов-революционеров Фани Каплан на него было совершено второе, самое громкое покушение, едва не стоившее ему жизни.

Согласно «Списку автомобилей автомобильной базы Рабочего и крестьянского правительства, находящихся в гараже в состоянии „годных“, обслуживающих Совет народных комиссаров» **от 7 сентября 1918 года** автомобиль «Рено» был закреплен под № 13 за «тов. Ульяновой» (шоферы Маринушкин, Виткунас). Причем, речь идет не об «урожденной Ульяновой», скажем, о Марии Ильиничне или Анне Ильиничне, а об «Ульяновой по мужу», т.е., о Надежде Крупской.

Скорее всего, автомобилем, отобранным бандой Яшки Кошелька у Ленина зимой 1918 года был «Рено 40CV», тот же самый, что участвовал в событиях 30 августа 1918 года.

**Версия №2**. theworldnews.net/ru, «Надежный»

… при всем бардаке в делопроизводстве автобазы Совнаркома времен товарища Ушакова кое-какие документы всё же имелись. Так, сохранился список машин автобазы Совнаркома по состоянию **на 7 сентября 1918 года,** согласно которому за Лениным было закреплено сразу два автомобиля — Turcat-Mery с личным номером 13 и Delaunay-Belleville с личным номером 41. Шофером обеих машин числился Степан Казимирович Гиль.

Принимавший же участие в инсценировке покушения на Ленина автомобиль Renault с личным номером 5, согласно этому списку, был закреплен за председателем ВЦИК Яковом Михайловичем Свердловым. Возил товарища Свердлова шофер Алексей Демин, работавший еще в Собственном Его Величества гараже, а затем и на автомобильной базе Временного правительства. Именно Свердлов контролировал следствие по этому делу, поэтому для той самой «инсценировки» он мог предоставить свой служебный Renault.

К слову, это действительно инсценировка, проведенная вместо положенного в таких случаях следственного эксперимента, в котором по всем правилам должны были участвовать сама Каплан (в тот день она была еще жива, ее казнят только 3 сентября 1918 года), легкораненая кастелянша Попова и шофер Гиль. Вместо этого — целая театральная постановка, снятая Яковом Юровским, кстати, фотографом по профессии, где реальных персонажей изображают другие люди. Похоже, что и с другим автомобилем.

Шофер Алексей Демин возил Свердлова на ландоле Renault до самой смерти Якова Михайловича 9 марта 1919 года. После него автомобиль обслуживал Адольфа Абрамовича Иоффе — члена Совета обороны и наркома госконтроля Украинской СССР. В 1921 году Renault назначили возить руководителей Коминтерна, причем без закрепления за каким-либо лицом.

В конце 1920 года все ленинские автомобили решили собрать в отдельный гараж, размещенный в Кремле, — так появился Гараж особого назначения (ГОН), существующий и поныне. Появление на автобазе Медведева отразилось и на составе машин. Новый начальник почти сразу же решил унифицировать автопарк, сократив разнообразие марок до минимума и оставив только автомобили марок Rolls-Royce, Delaunay-Belleville, Fiat и Napier. Именно эти машины зарекомендовали себя как самые надежные. Автомобили остальных марок продавались или обменивались в других гаражах на вышеперечисленные. К концу 1921 года Медведеву удалось осуществить свою программу, и Renault с Turcat-Mery исчезли с автобазы Совнаркома.

**На 26 октября 1913 года «Список автомобилей Собственного Его Величества Гаража.**

*Гараж Особого Назначения. 90 лет на службе Отечеству. 1921-2011 / Под общ. ред. Е.А. Мурова. - М.: МедиаПресс, 2011.*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Марка | Характеристики | Кузов | Год |
| Императорские | | | | |
| 1 | «Delau nay-Belleville» | 6 цил. 80 H.P. | экипаж ландоле | 1908 |
| 2 | «Delaunay-Belleville» | 6 цил. 80 Н.Р. | экипаж лимузин | 1909 |
| 3 | Мерседес | 4 цил. 45 Н.Р. | экипаж фаэтон | 1911 |
| 4 | «Delaunay-Belleville» | 6 цил. 45 Н.Р. | экипаж фаэтон | 1912 |
| 5 | «Delaunay-Belleville» | 6 цил. 45 Н.Р. | экипаж лимузин | 1913 |
| 6 | «Rolls-Royce» | 6 цил. 50 Н.Р. | экипаж полулимузин | 1913 |
| 7 | «Renault» | 6 цил. 40 Н.Р. | экипаж ландоле | 1913 |
| Кавалерские | | | | |
| 1 | «Mercedes» | 4 цил. 45 Н.Р. | экипаж ландоле | 1906 |
| 2 | Лесснер | 4 цил. 24 Н.Р. | экипаж лимузин | 1907 |
| 3 | Серекс | 4 цил. 16 Н.Р. | экипаж ландоле | 1910 |
| 4 | «Delaunay-Belleville» | 6 цил. 25 Н.Р. | экипаж ландоле | 1910 |
| 5 | «Delaunay-Belleville» | 6 цил. 45 Н.Р. | экипаж ландоле | 1911 |
| 6 | «Delaunay-Belleville» | 6 цил. 45 Н.Р. | экипаж ландоле | 1911 |
| 1 | «Mercedes» | 4 цил. 70 Н.Р. | экипаж ландоле | 1911 |
| 8 | Русско-Балтийского  завода | 4 цил. 12 Н.Р. | экипаж ландоле | 1911 |
| 9 | «Mercedes» | 4 цил. 70 Н.Р. | экипаж ландоле | 1912 |
| 10 | «Peugeot» | 4 цил. 40 Н.Р. | экипаж фаэтон | 1913 |
| 11 | «Peugeot» | 4 цил. 18 Н.Р. | экипаж дубль-фаэтон | 1913 |
| 12 | «Benz» | 4 цил. 29/60 Н.Р. | экипаж фаэтон | 1913 |
| 13 | Русско-Балтийского  завода | 4 цил. 24 Н.Р. | экипаж ландоле | 1913 |
| 14 | «Renault» | 6 цил. 40 Н.Р. | экипаж ландоле | 1913 |
| 15 | Омнибус «Берлие» | 4 цил. 22 Н.Р. |  | 1912 |
| 16 | Омнибус «Берлие» | 4 цил. 22 Н.Р. |  | 1912 |
| Служебный | | | |  |
| 1 | «Mercedes» | 4 цил. 14 Н.Р. | экипаж тип гоночный | 1910 |
| Приспособленные для походной кухни | | | | |
| 1 | «Mercedes» | 4 цил. 40 Н.Р. | кухня | 1913 |
| 2 | «Mercedes» | 4 цил. 40 Н.Р. | содержащий в себе палатку, мебель и разные принадлежности походной столовой | 1913 |
| Грузовые | | | |  |
| 1 | Поезд «Ренар» | 70 Н.Р. |  | 1908 |
| 2 | Платформа «Daimler» | 18 Н.Р. |  | 1908 |
| 3 | Платформа «Lorraine-Dietrich» | 18 Н.Р. |  | 1908 |
| 4 | Платформа «Lorraine-Dietrich» | 20 Н.Р. |  | 1909 |
| 5 | Платформа «Ренар» | 40 Н.Р. |  | 1909 |
| 6 | Платформа «Берлие» | 22 Н.Р. |  | 1911 |
| 7 | Платформа «Берлие» | 22 Н.Р. |  | 1912 |
| 8 | Платформа «Берлие» | 22 Н.Р. |  | 1912 |
| 9 | Платформа «Берлие» | 22 Н.Р. |  | 1912 |
| 10 | «Дион-Бутон» | 4 цил. 12 Н.Р. |  | 1913 |
| 11 | «Дион-Бутон» | 4 цил. 12 Н.Р. |  | 1913 |
| Автомобили Дворцового коменданта | | | |  |
| 1 | «Серекс» | 4 цил. 16 Н.Р. | экипаж ландоле | 1911 |
| 2 | «Mercedes» | 4 цил. 70 Н.Р. | экипаж ландоле | 1911 |
| Заказанные | | | |  |
| 1 | «Brasier» | 6 цил. 40 Н.Р. | экипаж ландоле | 1913 |