

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 38

СССР



ГАЗ-А

АВТОМОБИЛЬ «ПОД КЛЮЧ»
КТО ПРИДУМАЛ КОНВЕЙЕР
ПО ПЕСКАМ КАРА-КУМ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №38, 2010

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
000 «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
000 «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
000 «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
000 «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 160 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 000 «Де Агостини»

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Издатель оставляет за собой право изме-
нять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: 000 «Де Агостини»;
2: 000 «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх., все) © киноконцерн «Мосфильм»;
6: (центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: 000 «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка:
000 «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
000 «Тайга Групп»
Фото съемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль для съемок
любезно предоставлен учреждением
«Национально-патриотический музей
«Боевое братство»
(с. Ивановское, г. Черногоровка,
Ногинский район, Московской области)**

Дата выхода в России 20.07.2010





Первенца Горьковского автозавода ГАЗ-А вряд ли можно назвать символом эпохи, как «эмку», в нем нет революционных конструкторских идей, как в «Победе», он не стал «родным» для целого поколения автолюбителей, как «Волга». И все-таки ГАЗ-А — машина легендарная: это был первый массовый легковой автомобиль, освоенный отечественной промышленностью.

Партия сказала «Наго!»

Во второй половине 20-х годов, в эпоху «великих строек», остро встал вопрос об обеспечении народного хозяйства СССР современным автотранспортом, в первую очередь грузовым.

Развитие тяжелой промышленности, запланированное на первую пятилетку, создавало необходимые предпосылки для организации производства автомобилей. Разумеется, речь шла, прежде всего, о грузовиках, но задумывая строительство первого в Советском Союзе автогиганта, Совнарком СССР проявил дальновидность, запланировав выпуск и легковых машин. Во-первых, держава, претендующая на геополитическое лидерство, просто обязана была располагать собственным производством автомобилей всех видов. А во-вторых, формировавшаяся партийная элита была заинтересована в получении привилегий, соответствующих духу времени: одной из таких привилегий должен быть стать служебный автомобиль.

Среди городов-претендентов на строительство нового автозавода были Москва, Ленинград, Ярославль и еще несколько промышленных центров, но выбор в конечном счете пал на Нижний Новгород. Решающую роль сыграли соображения безопасности (удаленность от границ СССР) и удобное географическое положение. Нижний Новгород, стоящий на стрелке Оки и Волги, был крупным транспортным узлом портовым и железнодорожным, что значительно упрощало доставку комплектующих и отправку по назначению готовой продукции. Кроме того, здесь было много предприятий металлообрабатывающей промышленности. Вокруг города стояли леса, значит, завод будет обеспечен сырьем для производства деревянных частей автомобилей. Эскизный проект будущего автозавода поручили выполнить двум организациям Государственному институту по проектированию металлургических заводов (Гипромет), созданному в 1926 году, и тресту «Металлстрой». Но оказалось, что советские

специалисты не имеют необходимого опыта и не знают специфики автомобилестроения, а одних лишь теоретических знаний было явно недостаточно. И тогда «наверху» решили не изобретать велосипед, а закупить на Западе и техническую документацию, и лицензию на право производства автомобиля, и... сам автомобильный завод! Выбирая американский прототип, наши эксперты рассматривали, прежде всего, грузовики, однако не забыли и о легковой версии, тем более что в планах на вторую пятилетку (1933–1937 годы) был предусмотрен выпуск 100 тысяч легковых машин. После недолгих поисков в качестве заокеанского стратегического партнера была выбрана *Ford Motor Company*. Последние модели этой фирмы 1928 года легковой *Ford-A* и грузовой *Ford-AA* отличались простотой и надежностью, были близки конструктивно, а конвейерная технология производства позволяла наладить выпуск этих автомобилей в необходимом народному хозяйству СССР объеме.



Легковой автомобиль ГАЗ-А



Эра легковушек

Договор между *Ford Motor Company* и советской правительственной комиссией во главе с заместителем председателя Высшего совета народного хозяйства СССР В. И. Межлауком был подписан 31 мая 1929 года. Соглашение предусматривало не только предоставление лицензии на производство легкового и грузового автомобилей *Ford*, но и поставку всей технологической оснастки, консультации и техническую помощь при строительстве завода, организацию процесса производства и обучение советских специалистов.

72 тысяч машинокомплектов наладили на Первом автосборочном заводе, расположенном в городке Канавин недалеко от Нижнего Новгорода. Эти же модели начали сходиться с главного конвейера Московского автосборочного завода (с 26 декабря 1933 года — Государственный автосборочный завод имени Коммунистического Интернационала Молодежи, сокращенно КИМ) 6 ноября 1930 года.

Производство машин на Первом автосборочном заводе было свернуто вскоре после запуска НАЗа, а сотрудничество нижегородских автомобилестроителей

1932 года с конвейера Нижегородского автотаволада сошли первые автомобили НАЗ-АА. 7 октября Нижний Новгород был переименован в Горький, заводская аббревиатура тоже изменилась, и две первые легковые машины, собранные предприятием 8 декабря 1932 года, назывались уже ГАЗ-А. Из-за недопоставок комплектующих смежниками вместо запланированных до конца года 696 легковых ГАЗов собрали всего 34 машины, однако и это считалось достижением. Главное, было положено начало массовому производству в СССР легковых автомобилей.

ГАЗ-А — первый массовый легковой автомобиль, освоенный отечественной промышленностью

Кроме того, оговаривалось право получения советской стороной технической документации на новые модели *Ford* в течение девяти лет. Этим правом воспользовались, когда создавали следующую горьковскую модель — ГАЗ-М1.

Проектирование самого завода заказали фирме *Albert Kahn Inc.* из Детройта, носившей имя своего основателя и главы Альберта Кана. С 1929 по 1932 год корпорация Кана спроектировала для СССР более пятисот объектов, в том числе тракторные (танковые), самолетостроительные и автомобильные заводы.

Нижегородский автомобильный завод (НАЗ) был построен всего за три года, однако сборка первых отечественных автомобилей *Ford* началась гораздо раньше. С 1 февраля 1930 года отверточную сборку *Ford-A* и *Ford-AA* из закупленных в США

с заводом КИМ продолжалось довольно долго. Успев собрать из американских комплектующих 3761 экземпляр *Ford-A* и 11 675 автомобилей *Ford-AA*, КИМ постепенно перешел на сборку машин уже из отечественных деталей (ГАЗ-А и ГАЗ-АА), а 1 августа 1930 года предприятие получило статус филиала Горьковского автозавода и сосредоточило все мощности на производстве грузовиков.

В самом Нижнем Новгороде дела обстояли так: во второй половине января 1932 года на готовящемся к выходу на проектную мощность заводе освоили производство блока цилиндров, коленвала, лонжеронов рамы и ряда других деталей. Не добившись регулярности поставок комплектующих (в частности, листовой стали) от смежных предприятий, кабины предсерийных грузовиков собрали из фанеры, и 29 января

Просто и дешево

Выбор прототипа для отечественной легковушки был обусловлен двумя факторами: во-первых, производство надо было максимально удешевить и унифицировать по деталям с грузовой машиной; во-вторых, легковую модель планировали использовать не только как служебный транспорт, но и как армейский автомобиль командирский и связной. В результате остановились на простом и дешевом пятиместном фазтоне. Конструкция автомобиля не блистала смелыми инженерными решениями. При этом семейство «А» являлось последней разработкой *Ford Motor Company*, и назвать архитектуру *Ford* архаичной тоже было нельзя. Все узлы и агрегаты крепились к штампованной клепаной раме трапециевидной формы с лонжеронами и траверсами коробчатого сечения.

Обе оси, оснащенные спицованными колесами, подвешивались на поперечных полуэллиптических рессорах, причем передняя рессора опиралась на двутавровую балку передней оси, а задняя на чулки заднего моста. Плавность хода обеспечивали гидравлические амортизаторы рычажного типа.

Карданный вал с единственным шарниром со стороны КПП был заключен в трубу, жестко прикрепленную к картеру главной передачи. Механический рабочий тормоз через тросовый привод действовал на барабаны всех четырех колес; ленточный «ручник» блокировал только задние. В передней части рамы крепился силовой агрегат, состоящий из двигателя, сцепления и трехступенчатой КПП.



Первая партия автомобилей ГАЗ-А в цеху завода (8 декабря 1932 года)



Многие думают, что конвейер придумал Генри Форд. На самом деле «автором» конвейера был американский оружейник Эли Уитни, и датируется его изобретение 1798 годом. Первым использовать технологию конвейерной сборки в автомобилестроении начал Рэнсом Олдс, поставивший выпуск своих «Олдсмобилей» на поток в 1901 году. Форд взял этот метод на вооружение лишь семью годами позже. Другое дело, что именно на заводах *Ford Motor Company* конвейерное производство было доведено до совершенства и использовалось максимально эффективно.

Мотор был типичным для тех лет: рядный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный. Чугунный блок цилиндров отливался вместе с верхней половиной картера двигателя, а нижняя половина была стальной, штампованной. Из чугуна делали и головку блока. Бензин из бака, расположенного над коленями водителя и переднего пассажира, за торпедо, самотеком поступал в лишенный воздушного фильтра карбюратор. Контролировать количество бензина в баке было просто: водитель наблюдал через специальное прозрачное окошко в приборном щитке за положением поплавка. Смазка поршневой группы осуществлялась разбрызгиванием. При этом конструкция двигателя не предусматривала ни бензонасоса, ни масляного фильтра. В механизмах автомобиля был задействован всего 21 подшипник качения, семь из которых роликовые (ролики навалились из стальных полос). Баббитовые подшипники скольжения, используемые в опорах коленчатого вала и в местах посадки шатунов, требовали перезаливки баббитом каждые 30–40 тысяч километров. Устройство клапанов не по-

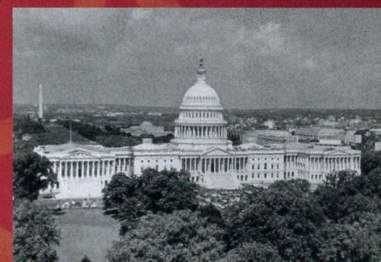
зволяло проводить их регулировку, поэтому в случае необходимости зазор увеличивали или уменьшали, подтачивая или слегка обковывая окончания стержней. Кузов из штампованных деталей вряд ли можно назвать образцом художественного конструирования: моторный отсек с открывающимися боковинами-«книжками», бесхитростный салон, никакого багажника. Четыре двери были подвешены на передних петлях, как у современных автомобилей. Лобовое стекло поворачивалось в раме и фиксировалось барашками: эта «опция» была востребована не столько в летнюю жару, сколько, наоборот, в морозы, когда заиндевшая от дыхания пассажиров «лобовуха» препятствовала обзору. На случай непогоды брезентовый верх можно было дополнить боковинами, тоже сделанными из брезента, с небольшими окошками, а вот система отопления отсутствовала. С дождем боролся единственный дворник, закрепленный на верхней рейке рамки лобового стекла перед лицом водителя. Стеклоочиститель имел вакуумный привод, поэтому шлангом соединялся с входным



Автомобиль ГАЗ-А с открытым верхом

А в это время...

1932 год

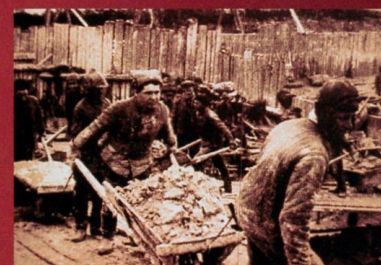


В США разгар Великой депрессии. За три с небольшим года с начала кризиса лишились работы более 13 миллионов американцев. Конгресс США создал Финансовую корпорацию реконструкции (RFC) для помощи железным дорогам, банкам, бизнесу, сельскому хозяйству и финансированию общественных работ.

1932 год

27 декабря в СССР введена единая паспортная система, образована паспортно-визовая служба и ограничена свобода перемещения сельского населения в крупные индустриальные центры страны.

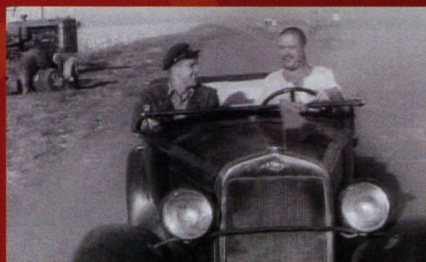
1933 год



2 августа в СССР торжественно открыт Беломорканал: гордость первой пятилетки. Строительство канала общей протяженностью 227 километров велось в основном заключенными Беломоро-Балтийского лагеря. Каждый подневольный строитель назывался «заключенный каналармеец», сокращенно «з/к» — так появилось жаргонное слово «зек».

«Трактористы» (реж. И. Пырьев, 1939 год)

Молодой танкист Клим Ярко, демобилизовавшись из Красной армии, едет на Украину к Марьяне Бажан, бригадире женской тракторной бригады. Клим увидел фото Марьяны в газете «Правда» и влюбился без памяти. Марьяна, чтобы отпугнуть надоедливых женихов, объявила себя невестой Назара Думы — озорного, непутевого парня. Узнав, что у Марьяны есть жених, Клим решает уйти в грузой колхоз, но председатель Кирилл Петрович догоняет его на своем ГАЗ-А и привозит обратно. В конце концов, все разъясняется: Клим любит Марьяну, она его, и дело кончается свадьбой.



Один из немногих сохранившихся до наших дней автомобилей ГАЗ-А

коллектором карбюратора (воздушный фильтр отсутствовал). Как следствие наибольшую эффективность дворник демонстрировал на холостых оборотах. Два сплошных дивана позволяли водителю и трем пассажирам разместиться в «лодке» салона относительно комфортно. На панели приборов были установлены всего три датчика: уже упомянутое окошечко для контроля за уровнем топлива, ампер-

метр и спидометр, в котором нанесенные на барабан цифры сменяли друг друга в неподвижном «глазке» прибора, информируя водителя о скорости. Весьма примечательна система управления режимом работы мотора. Помимо педали акселератора, служащей для «оперативного» изменения оборотов двигателя, на руле за ступицей устанавливали два «тактических» рычажка: левый позволял ручную коррек-

тировать опережение зажигания, а правый фиксировать положение дроссельной заслонки карбюратора. Стартер приводился в действие гашеткой, расположенной над педалью газа, а «таблетку» педали газа легко можно было перепутать с вмонтированной чуть правее и ниже опорой для правой ноги водителя. Неудивительно, что описание процедуры запуска двигателя занимало в заводской инструкции полторы страницы.



От Нижнего до Кара-Кум

30 декабря 1932 года колонна из двадцати пяти автомобилей ГАЗ-А и такого же количества горьковских грузовиков отправилась в Москву на «смотрины». Асфальтированного шоссе между Нижним Новгородом и Москвой не было. По холмам Владимирской области, превратившимся в ледяные горки, петляла проселочная дорога, местами покрытая снежными сугробами, местами непроходимой грязью. Словом, это путешествие смело можно было квалифицировать как испытательный автопробег. Комиссия зафиксировала 162 остановки колонны из-за технических неисправностей, но результат пробега все равно сочли успешным. Все ГАЗ-А добрались до Москвы своим ходом, а большинство поломок было вызвано низким качеством деталей, поставляемых смежниками.

Летом 1933 года стартовал Всесоюзный испытательный пробег по «географическим окраинам» СССР. Часть маршрута пролегала через пески пустынь Кара-Кум и Кызыл-Кум: отсюда название пробега — Каракумский. Наряду с грузовиками в пробеге приняли участие и шесть автомобилей ГАЗ-А. 30 сентября участники пробега, пройдя по дорогам и бездорожью более девяти тысяч километров, финишировали в Москве. По итогам участия ГАЗ-А в Каракумском автопробеге был сделан следующий вывод: советские специалисты не ошиблись в выборе прототипа для первого отечественного массового легкового автомобиля. Дебют прошел успешно. В том же 1933 году горьковский автозавод сумел вывести конвейер на полную мощность и выпустить 10 тысяч машин ГАЗ-А, в 1934 году — 17 тысяч, а в 1935-м — уже 19 тысяч.

Дальние родственники

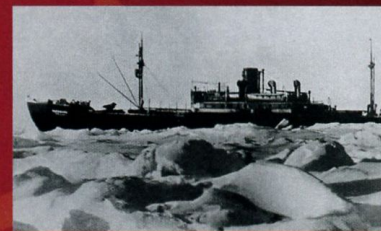


Ford-A (1927–1931 годы)

Генри Форд, сделавший ставку на массовое конвейерное производство простых и недорогих автомобилей, понимал, что его первый бестселлер — модель «Т» — не вечен. Понимал он и другое: конструкция «Жестянки Лиззи» (так прозвали Ford-T) была настолько самодостаточной, что без остановки и переоснастки всего производства существенно модернизировать ее было невозможно. Поэтому когда в 1927 году продажи Ford-T начали падать и заводы компании все же пришлось остановить на несколько месяцев для подготовки выпуска новой модели, Форд уже сформулировал основное требование к перспективному автомобилю нового семейства: конструкция должна быть «открыта» для постоянного усовершенствования и модернизации. Примерно таким же путем осуществлялся впоследствии переход от одной модели к другой на МЗМА–АЗЛК.

Большой вклад в разработку второго поколения автомобилей Ford с литерой «А» внес сын Генри Форда Эдсел. Любопытно, что Эдсел Форд уговаривал отца сразу оснастить новые машины прогрессивными для того времени тормозами с гидравлическим приводом, однако Генри категорически отказывался это делать, поскольку не желал платить деньги за лицензионное использование этого изобретения владельцу патента — фирме Lockheed. За четыре года производства было выпущено около 4,5 миллионов автомобилей Ford-A.

1934 год



2 августа 1933 года пароход «Челюскин» отплыл из Мурманска во Владивосток. 13 февраля 1934 года пароход был раздавлен льдами и затонул. Экипаж заранее высадился на льдину. Началась знаменитая операция по спасению «челюскинцев».

1934 год



Учреждено почетное звание Героя Советского Союза. Первым звания Героя удостоен летчик Анатолий Ляпидевский за спасение терпящих бедствие пассажиров и членов экипажа парохода «Челюскин». На фото: А. В. Ляпидевский (1979 год)

1935 год



31 августа донецкий шахтер Алексей Стаханов добыл за смену 104 тонны угля, превысив норму выработки в 14 раз. Этот рекорд положил начало стахановскому движению за повышение производительности труда.



ГАЗ-А





- ❶ Салон ГАЗ-А выглядит достаточно аскетично: руль, педали, рычаги, приборы — все только самое необходимое
- ❷ На ГАЗ-А четыре педали? Самая правая — это подставка под пятку водителя для удобства работы с педалью газа. Но была и педаль, которая располагалась чуть выше — это ножная кнопка включения стартера
- ❸ Четырехспицевый руль сегодня уже можно назвать старинным. Рычажки в центре «баранки» и по бокам помогали водителю отрегулировать зажигание и положение дроссельной заслонки карбюратора прямо на ходу. В центре руля располагался переключатель света



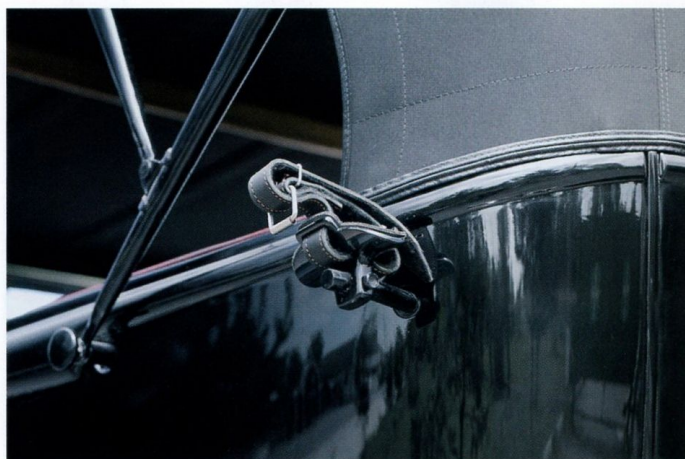


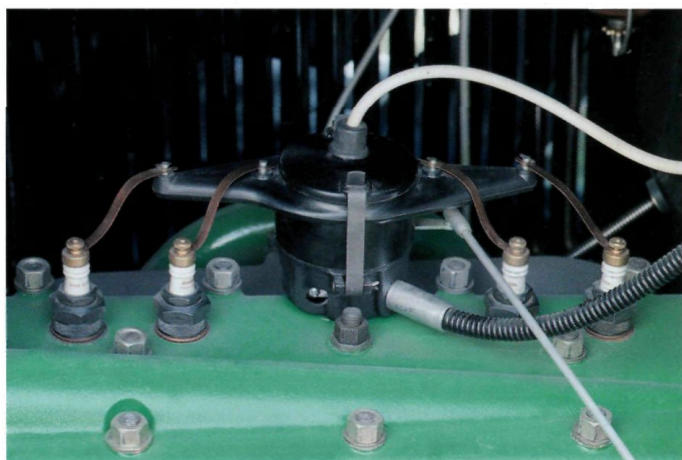
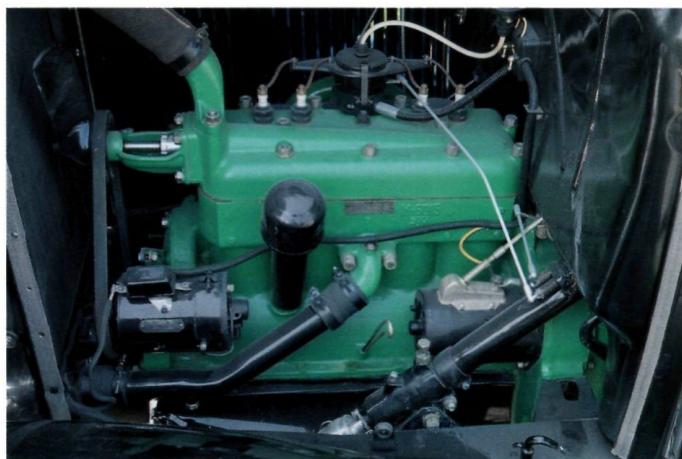
- ❶ Особая гордость — собственная эмблема с советской символикой
- ❷ Горловина бензобака на непривычном месте — перед ветровым стеклом
- ❸ Боковые стекла-ветровики часто бились, поэтому их и сегодня можно увидеть далеко не на каждом ГАЗ-А
- ❹ Хромированные фары на легковых автомобилях 30-х годов — особый шик
- ❺ Приборный щиток: слева — замок зажигания, вверху в центре — поплавок, показывающий уровень топлива в баке, внизу — спидометр, справа — амперметр



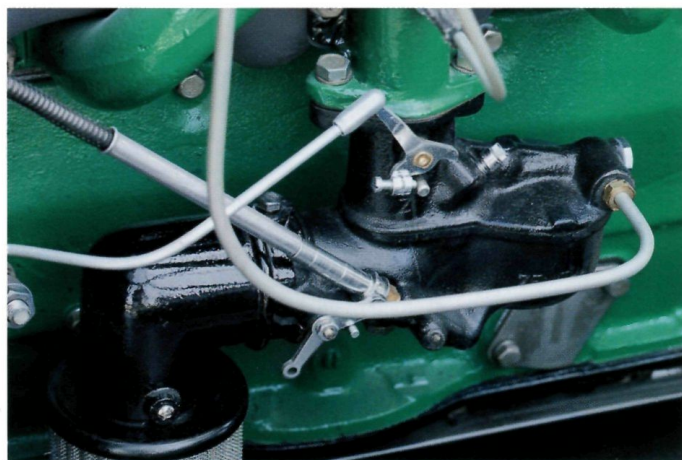
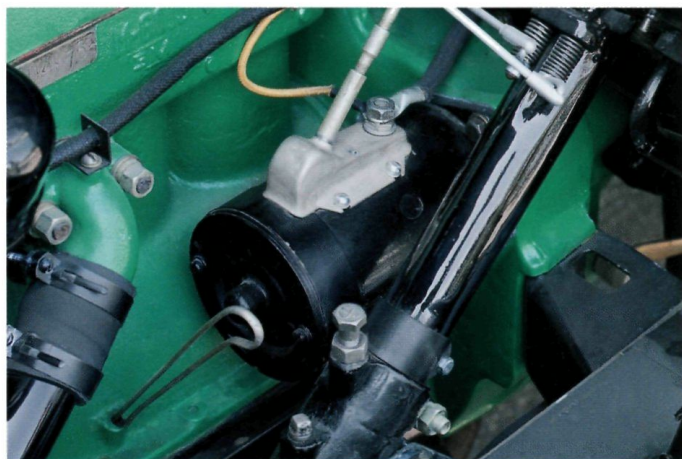


- 1 Запасное колесо крепилось сзади. О багажнике в то время еще никто не задумывался
- 2 Кожа́ный диван в открытой машине не роскошь, а необходимость. Только кожа могла относительно долго выдерживать атмосферные осадки и постоянные перепады температуры
- 3 Каркас тента изнутри выглядел незатейливо
- 4 Кронштейн с фиксирующим ремнем использовался для закрепления тента и его каркаса в свернутом состоянии





- ❶ Единственный дворник с вакуумным приводом
- ❷ В непогоду боковые проемы кузова можно было закрыть вставками с целлулоидными окнами
- ❸ На ГАЗ-А стоял типичный для тех лет четырехцилиндровый нижнеклапанный мотор
- ❹ Распределитель зажигания
- ❺ Электростартер
- ❻ Единственный задний габаритный фонарь со стоп-сигналом
- ❼ Карбюратор с восходящим потоком воздушной смеси



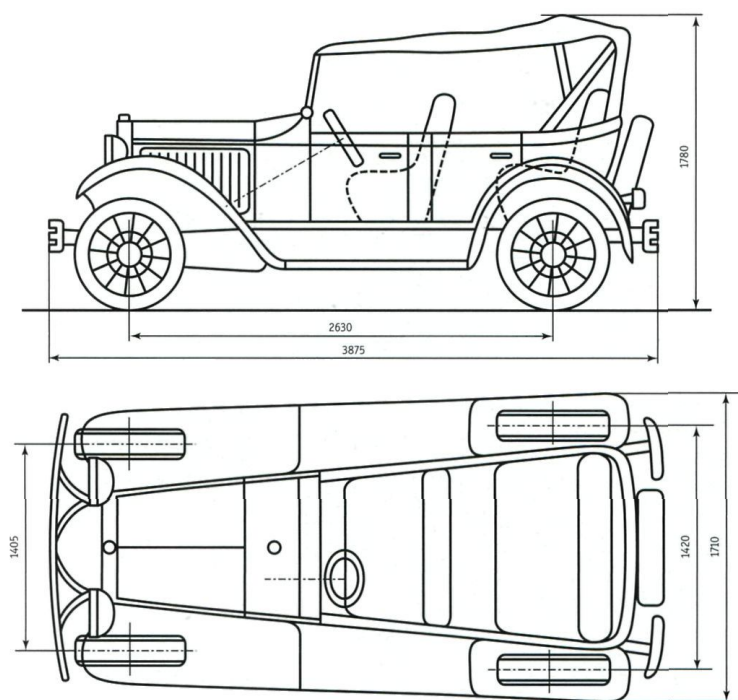


Схема автомобиля ГАЗ-А

Технические характеристики ГАЗ-А

Число мест	4
Максимальная скорость	95 км/ч
Разгон с места до 80 км/ч	38 с
Расход топлива при скорости 70 км/ч	13,5–15 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Размер шин	5,50-19
Масса, кг	
снаряженная	1080
полная, в том числе:	1430
на переднюю ось	610
на заднюю ось	820
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	265
под задней осью	220 (205)
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,5
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк, передаточное число 13	

Подвески

зависимые, с поперечными листовыми рессорами; амортизаторы гидравлические, колесного типа

Тормоза

ножной — колодочный, с механическим приводом, действует на все колеса

ручной — ленточный, с механическим приводом, действует на задние колеса

Коробка передач

механическая, двухходовая с тремя передачами вперед и одной назад

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I –3,12; II –1,87; III –1,00; задний ход –3,74

Главная передача

конические шестерни со спиральными зубьями; передаточное число 3,77 (3,78)

Двигатель

ГАЗ-А, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	98,43
Ход поршня, мм	107,95
Рабочий объем, см ³	3285
Степень сжатия	4,2
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3

Карбюратор

Форд-Зенит

Максимальная мощность

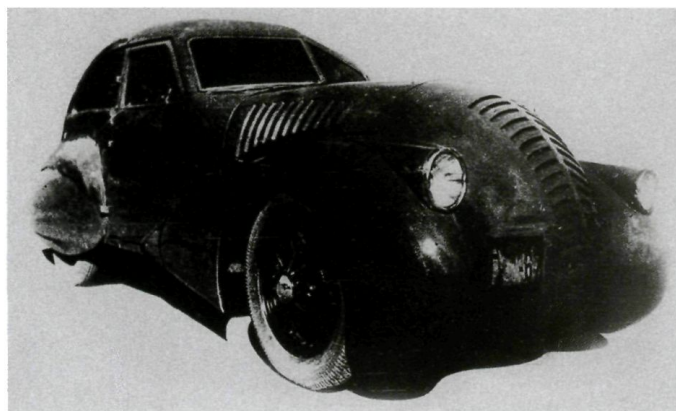
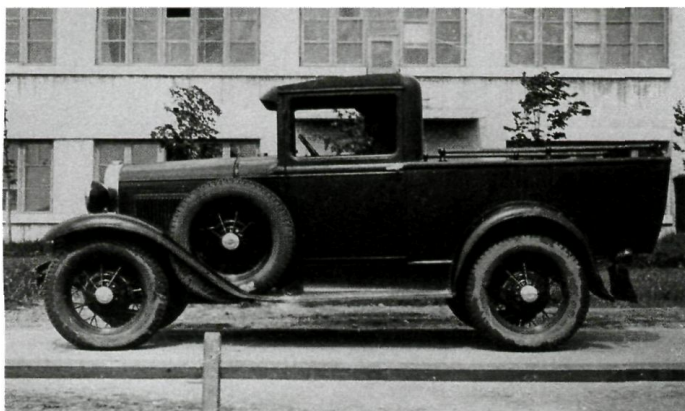
40 л. с. при 2200 об/мин

Максимальный крутящий момент

15,5 кгс.м

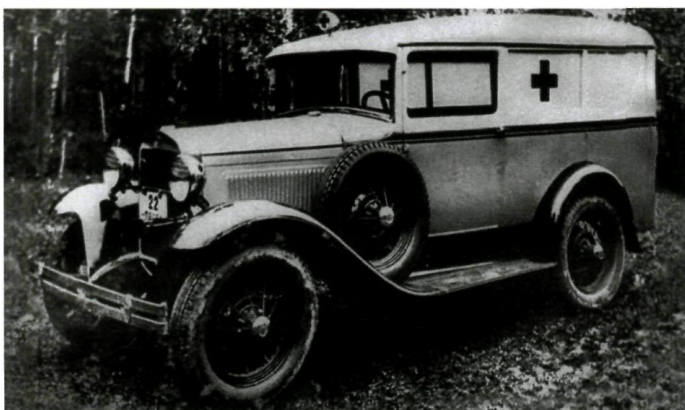


ГАЗ-А выпускался с декабря 1932 по январь 1936 года. За это время были построены 41 917 машин. Поскольку ГАЗ-А в те годы был единственным серийным легковым автомобилем, именно ему пришлось выдержать многочисленные эксперименты, связанные с освоением советскими инженерами мировой практики автомобилестроения. Кажется, нет такой схемы, которая не была опробована на базе ГАЗ-А.



ГАЗ-4. Пикап на шасси ГАЗ-А примечателен, во-первых, тем, что стал действительно массовой модификацией (было выпущено 5265 таких машин), а, во-вторых, своей «незатейливостью» и откровенно утилитарным назначением. Конструкция пикапа была рассмотрена у аналога *Ford*: на шасси ГАЗ-А устанавливалась двухместная кабина от горьковской «полуторки», а за ней крепилась грузопассажирская металлическая платформа размером 1×1,6 м с бортами высотой 0,7 м, которая позволяла перевозить шесть человек на скамейках вдоль бортов или 400 кг груза. Запаску крепили в нише на левом переднем крыле. ГАЗ-4 выпускался с 1933 по 1936 год.

ГАЗ-А-Аэро. Первый в нашей стране экспериментальный автомобиль, полностью подчиненный идее аэродинамики, был своеобразной иллюстрацией к кандидатской диссертации инженера А. И. Никитина. В 1934 году на шасси ГАЗ-А был построен автомобиль, выполненный в соответствии с представлениями Никитина об обтекаемости. В результате коэффициент лобового сопротивления C_x составил всего 0,207, то есть на 48% меньше, чем у базового ГАЗ-А. Форсированный двигатель позволял развивать скорость 107 км/ч, однако расход топлива на 70 км/ч за счет снижения сопротивления (по сравнению с базовой моделью) сократился на 20%.



«Скорая помощь». Успешная эксплуатация ГАЗ-4 натолкнула горьковских конструкторов на мысль построить на базе пикапа карету «Скорой помощи». Вместо грузовой платформы на заднюю часть рамы смонтировали предназначенный для перевозки и сопровождения одного больного крытый кузов с задней дверью: разумеется, об оснащении автомобиля медицинским спецоборудованием речь в те годы не шла. Силуэт машин практически не отличался от фордовских седанов. Но сам ГАЗ такие «Скорые» не выпускал. Производством медицинских автомобилей на базе ГАЗ-А в небольших количествах в 1934–1936 годах занимались различные мастерские и гаражи, устанавливая на ГАЗ-А собственные закрытые кузова.

ГАЗ-А «Автодор». Автомобили разбегались по огромной стране быстрее, чем доставлялся бензин. Поэтому в 30-х годах начались работы по созданию конструкций, позволяющих переводить ДВС на альтернативные виды топлива. В 1935 году работающая на продуктах сгорания дров газогенераторная установка «Автодор-З», сконструированная инженером НАТИ А. И. Пельтцером, была смонтирована на автомобиль ГАЗ-А. Мощность двигателя при этом заметно снизилась и составила всего 30 л.с. при 2600 об/мин, максимальная скорость не превышала 70 км/ч. В задней части машины располагался бункер для дров, которых хватало на 90–130 км пути. Экспериментальный автомобиль был построен в единственном экземпляре.



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



МОСКВИЧ-2141

DeAGOSTINI

