**02-244 АМО Ф-15 4х2 праворульный бортовой грузовик гп 1,5 тн, мест 2, вес: снаряженный 1.92 тн, полный 3.4 тн, АМО 17/40 35 лс, 42.5 км/час, первый советский серийный, всех около 6500 экз., 1-й ГАЗ (АМО) г. Москва 1924-31 г.**



*Из книги Дм. Дашко «Советские грузовики 1919-1948», под ред. С. Ионес и Н. Марков, М. 2014.*

 12 мая 1924 вышло Постановление Президиума Госплана о том, что на 1-м Государственном автомобильном заводе (так теперь назывался «АМО») должно быть организовано новое автостроение: временная постройка 3-тонных «Уайтов» с последующим переходом к 1,5-тонным «Фиатам». Из Центрального управления госавтозаводов (ЦУГАЗ) был выслан комплект чертежей автомобиля АМО-Ф. На «АМО» имелось два эталонных экземпляра Fiat 15 ter, бережно сохранённых с 1916 года - один собранный, другой разобранный до винтика. По ним и начали сличать чертежи. Недоумение вызвало несоответствие большой части чертежей с деталями «Фиата». АМО-Ф на бумаге начали перечерчивать обратно в классический Fiat 15-ter.

 В ночь на 1 ноября 1924 года в заводских стенах был рождён первый советский грузовик. Несмотря на то, что предприятие давно уже числилось как 1-й ГАЗ, торговая марка «АМО» по-прежнему украшала радиатор грузовика, да и сам завод в обиходе будет так называться ещё долгие годы. К ноябрьским торжествам основательно подготовленный автозавод собрал первые десять автомобилей под собственной маркой - «АМО» тип «Ф-15». Советская модель получилась практически полной копией автомобиля десятилетней давности - Fiat 15-ter.

 Сердцем «советского «Фиата» стал двигатель АМО 17/40, аналогичный итальянскому Fiat 53А. Рабочий объём составил 4,4 л; максимальная мощность 40 л.с, эффективная - 35 (всегда указывалась как основная мощность АМО Ф-15). В двигателе применялось много деталей из цветных металлов, что делало его сравнительно лёгким, но вместе с тем маломощным. Этим мотором предполагалось оснащать как полуторатонные Ф-15, так и трёхтонные «Уайты» и легковые автомобили «Руссо-Балт» образца 1925 года. Другого силового агрегата в СССР просто не существовало.

Три машины из первой десятки (№1, 8 и 10) в ноябре-декабре 1924 года участвовали в длительном испытательном пробеге. Об этом уже изрядно написано, подчеркну лишь одно - машины проехали по просёлочным дорогам из Москвы в Ленинград и обратно без единой поломки. Главный конструктор АМО Ф-15 Владимир Ципулин лично прошёл всю дистанцию за рулём одной из трёх машин. Серийное производство этой модели началось в апреле 1925 года.

 Машина получилась лёгкой и динамичной, хорошо себя вела на плохих дорогах. В советский автомобиль были внесены небольшие изменения, отвечающие текущим требованиям. Уменьшен на 80 мм, с целью увеличения клиренса, диаметр низко расположенного маховика двигателя (у «Фиата» - 590 мм, у АМО Ф-15 - 510 мм), но, чтобы двигатель не терял уравновешенности, сохранен его вес. Снижена масса поршней и шатунов, изменена форма поршневого пальца и его посадка. Чтобы компенсировать уменьшение диаметра маховика, служившего вентилятором, и исключить перегрев, увеличена площадь радиатора. Из-за модернизации радиатора понадобилось изменить форму капота, а заодно упростить конструкцию затворов его боковин. Радиатор на «АМО» был пластинчато-рифлёным, а у «Фиата» - трубчатым. Колёса с деревянными спицами заменены более долговечными штампованными дисковыми. Изменилась конструкция сцепления.

Для упрощения ремонта у машины появилась возможность по отдельности демонтировать бортовую платформу, будку водителя, боковины и Торпедо, чего нельзя было сделать на «Фиате». Около 12 % всех материалов для автомобиля закупалось за границей (электрооборудование, цветные металлы и т.д.). В целом, конечно же, оказалась полная схожесть практически по всем параметрам, наш «АМО» получился даже немного экономичней «Фиата». Умеренный расход топлива, стабильная работа мотора, прочные шины. Кузов вышел очень крепким, и практически не изнашивался. При культурной эксплуатации машина не ломалась и служила долго без капитальных ремонтов. Такая нетривиальная и понятная конструкция без излишеств (около 2000 деталей) подходила истинному армейскому трудяге, но на «гражданке» армейская строгость была уже не такой привлекательной. У АМО Ф-15 имелась неудобная посадка - сиденье шофёра располагалось слишком близко к рулю и высоко, из-за чего у всех водителей быстро уставали спина и ноги, болел позвоночник. Грубые рессоры беспощадно трясли порожний автомобиль.

Шофёры жаловались на качество сборки машин, на частые выходы из строя дифференциала, на неаккуратный монтаж электрооборудования, на недолговечные тормоза с чугунными колодками (которых хватало максимум на 2-3 месяца), на повышенный износ сдвоенных задних колёс, вызванный отсутствием зазора между их скатами; на поломки рессор, на некачественные аккумуляторы; на неудобное расположение ручного тормоза (снаружи), к которому надо было тянуться «за версту»; на сильную тягу холодного воздуха зимой к ногам водителя из-за маховика и вентилятора, совмещённых в одной детали. АМО Ф-15 по наследству от Fiat достался правый

руль. Рулевое управление было довольно капризным - его шарниры требовали тщательной смазки, иначе усилие на руле тут же резко возрастало. При каждом переключении передачи приходилось задерживать рычаг в нейтральном положении. Водитель сталкивался с тем, что при интенсивной эксплуатации требовалось дважды в день подтягивать гайки на колёсах, иначе колесо разбалтывалось.

 Машину модернизировали ежегодно вплоть до 1930 года. Можно выделить четыре условных этапа развития АМО Ф-15, в связи с видоизменениями кабины и платформы. Одни из первых замен коснулись формы капота и облицовки. С середины 1926-го автомобиль получил вместо архаичных ацетиленовых фонарей электрические фары фирмы Bosch. С 1926 года грузовик выпускался исключительно с закрытой деревянной кабиной, а с марта 1929-го ещё и с новой упрощённой платформой из шпунтованных досок. Также в 1928 году была изменена конструкция заднего моста: расстояние между задними рессорами увеличилось с 960 мм до 1100 мм. До 1927-го устанавливалось сцепление мокрого типа с 41 диском, а с 1927 года - сухое 6-дисковое. Несколько раз меняли расположение бензобака. Сперва он располагался за двигателем. Затем его переставили под сиденье водителя, установив вакуум-насос, однако потом от такой «бомбы» под ногами отказались, вернув старую фиатовскую систему подачи топлива самотёком, опустив бак над моторным щитом. В конце 1929 года, благодаря внедрению американской технологии, передние крылья обрели новую форму.

 В первые годы выпуска, несмотря на все усилия, себестоимость автомобиля оставалась очень высокой. За это время с трудом удалось снизить цену с 13000 руб. до 10000 руб. В 1927 году годовой выпуск модели перевалил за 500 автомобилей, но АМО Ф-15 продолжал оставаться очень дорогим - 9,5 тыс. рублей. Только к 1929 году цену удалось сбить до 6972 руб. Для сравнения, такой же по тоннажу «Форд» в России стоил меньше 2000 рублей!

 Что касается шасси АМО Ф-15, то оно выпускалось в соотношении с бортовыми машинами примерно 1 к 10. Сторонние производители спецтехники и собственный кузовной цех изготавливали на амовских шасси самые разнообразные варианты: автобусы, фургоны различного назначения, пожарные машины, бронеавтомобили, штабные автомобили. Много шасси специального исполнения уходило в Артиллерийское управление под бронеавтомобили БА-27. Крупными заказчиками шасси стали: Автопромторг (автобусы), Московский союз потребительских обществ - МСПО (фургоны), заводы «Промет» и Государственный автомобильный завод №6 (пожарные). АМО Ф-15 можно назвать вполне удачным выбором для своего времени. Если говорить только о грузовых автомобилях, то чуть более 50% были закуплены армией, остальные ушли в народное хозяйство.

 Последняя партия АМО Ф-15 в количестве 58 штук покинула заводской конвейер в июле 1931 года. Всего за 8 лет произведено около 6000 шт. в грузовом исполнении, из которых почти четверть была продана в качестве шасси. Общее число построенных заводом автомобилей всех типов на шасси АМО Ф-15 (грузовые, легковые, автобусы, фургоны и пр.) колеблется в пределах 6483-6492 шт.

АМО-20

 Через пару лет после начала производства АМО Ф-15 на заводе начали поднимать вопрос о его коренной модернизации. Рассмотрение этого вопроса тянулось годами в вялотекущем режиме. Грузоподъёмность полуторатонки решили увеличить до 2-2,5 тонн. Для этого Е. Важинским был предложен новый тип конструкции усиленного заднего моста (по типу Я-3). Для АМО Ф-15 была разработана новая задняя подвеска, карданный вал, передняя ось и привод тормозов. Уже был получен новый блок цилиндров двигателя со съёмной головкой. Этой модели присвоили индекс АМО-20 (А-20), без буквы «Ф». Такая машина наконец-то увидела свет в 1929 году. Среди руководства завода не было единого мнения о целесообразности внедрения подобного грузовика в производство. По отзывам заводских испытателей, АМО-20 имел плавный ход и заслужил самые лестные отзывы. Было решено построить пробную партию из десяти автомобилей, но был собран лишь единственный пробный экземпляр, место которому отводилось разве что в будущем заводском музее. Задел деталей ещё на девять автомобилей так и не реализовали. Программу закрыли в том же 1929 году, когда стало известно о перспективе производства автомобилей Autocar на «АМО». По той же причине не был построен опытный образец трёхосного АМО Ф-15, разработанный в том же 1929 году КБ Орудийно-арсенального треста. После известия о начале поставок «Автокаров» в СССР от полуторатонки в качестве базы для трёхосного вездехода отказались.