**03-188 ГАЗ-А 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль с кузовом фаэтон, мест 4-5, снаряжённый вес 1.08, полный 1.38 тн, ГАЗ-А 40 лс, 95 км/час, первый массовый легковой автомобиль в СССР, 41917 экз., ГАЗ г. Горький 1932-36 г., КИМ Москва 1933-35 г.**

*Из статьи на modeli-gaz.ru. Замечательный сайт, спасибо его авторам и создателям.*

 ГАЗ-А - легковой автомобиль среднего класса с открытым 4-местным 4-дверным кузовом типа фаэтон. Лицензионная копия автомобиля Ford-A, оборудование и документация на производство которого были куплены советским правительством в США в 1929 год у Ford Motor Company.

 Сборка легкового автомобиля среднего класса ГАЗ-А на горьковском автозаводе началась с декабря 1932 г. Первые две машины были собраны 8 декабря 1932 года. Это был первый советский легковой автомобиль массовой конвейерной сборки.

30 декабря 1932 года двадцать пять автомобилей ГАЗ-А и такого же количества горьковских грузовиков отправились в Москву. В то время дорога эта представляла собой холмистую проселочную дорогу; местами покрытую снежными сугробами, местами непроходимой грязью. За всю дорогу было зафиксировано 162 остановки колонны из-за технических

неисправностей, но результат пробега все равно сочли успешным.. Все машины добрались до Москвы своим ходом, а большинство поломок было вызвано низким качеством деталей, поставляемых смежниками.

 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. 17 апреля 1935 года был выпущен стотысячный автомобиль ГАЗ. Этот ГАЗ-А отличался от стандартных машин специальной эмблемой на пробке радиатора, надписью "100000" на решетке радиатора, двухцветной окраской, двумя звуковыми сигналами и двумя дополнительными фонарями на кузове у ветрового стекла.

 ГАЗ-А выпускался с 1932 по 1936 год на Горьковском автомобильном заводе и с 1933 по 1935 год на московском заводе КИМ. Всего было выпущено 41917 машин.

 Машина была лёгкой, не прихотливой к бензину’. Практически в бак заливали всё, что горит (спирт, лигроин, бензин, керосин) мотор работал безотказно. В Америке этот вариант разрабатывался специально для фермеров.

 ГАЗ-А самая массовая советская легковая модель первой половины 1930-х, поставлялась преимущественно государственным органам и в Красную армию. Армейская модификация была оснащена коротковолновой войсковой радиостанцией «5АК».

 ГАЗ-А был самой массовой моделью такси первой половины 1930-х. Оснащался наружным таксометром (с правого борта) механического типа с флажком «свободен-занят». Вывод из эксплуатации этих машин начал осуществлялся после появления ГАЗ-M1. Но в Ленинграде, к примеру, ГАЗ-А эксплуатировались в такси до 1 марта 1938 г. и только после приказа Президиума Ленсовета были отправлены из города на периферию. Малочисленным автовладельцам предписывалось сдать ГАЗ-А государству и с доплатой приобрести новый ГАЗ-M1, делалось это по причинам устаревшей конструкции ГАЗ-А к 1936 году н не благовидности появления автомобиля старой конструкции в крупном городе.

В 1934 году’ на базе "Газ-А" изготовили полутусеничный тягач "Газ-ТК".

**Техническое описание.**

 Основание или остов автомобиля составляет рама, состоящая из двух продольных балок (лонжеронов), соединенных между собой несколькими поперечинами (траверсами) на заклепках. Лонжероны и траверсы имели коробчатое сечение, прессовались из листовой стали и соединялись заклепками. Для уменьшения толчков от неровностей пути рама соединяется с осями посредством двух поперечных рессор.

 Конструкция основных (рабочих) тормозов ГАЗ-А по принципу действия не отличалась от аналогичных систем на большинстве легковых автомобилей тех лет: Колодочные тормоза барабанного типа на всех колесах с механическим приводом. Ручной (сегодня мы его назовем стояночным) тормоз действовал только на задние колеса и был ленточным. Он размещался в ступенчатом заднем тормозном барабане: стальная лента прижималась к цилиндрической поверхности малого диаметра, колодки ножного тормоза - к поверхности большого диаметра.

 Сам по себе автомобиль ГАЗ-А с большим дорожным просветом, трехступенчатой коробкой передач, подачей топлива к карбюратор}- самотеком, несложной электропроводкой соответствовал отечественным условиям эксплуатации и был легко освоен большинством водителей.

 Оборудование кузова ГАЗ-А создавало уже определенные удобства для водителя. На ветровом стекле находились вакуумный стеклоочиститель, зеркало заднего вида. Для удобства пользования педалью акселератора рядом с ней помещалась неподвижная опора для ступни.

Лобовое стекло могло поворачиваться в ветровой раме, и его положение фиксировалось барашками. Для защиты от ветра с боков рамы лобового стекла были установлены поворотные форточки.

 В подвеске колёс гидравлические (использовался глицерин ) амортизаторы коловратного типа одностороннего действия, по четыре на машину. Колёса с проволочными спицами, расположенными в три ряда, обладали большой жесткостью в продольной и поперечной плоскостях. Спицы не имели регулировочным ниппелей и фиксировались сваркой неподвижно в ступице и на ободе.

**Модификации:**

**ГАЗ-3** - модификации с закрытым 4-дверным кузовом седан.

**ГАЗ-6** - модификации с закрытым 4-дверным кузовом седан. Изготавливался малыми партиями в 1934-36 годах. Это первый отечественный серийный легковой автомобиль с закрытым кузовом. Основной проблемой при производстве была сварка тонких металлических листов.

**ГАЗ-4** - модификация с грузопассажирским кузовом пикап грузоподъёмностью 500 кг. Завод изготовил 10 648 таких машин, которые использовались для доставки почты, при перевозке малых партий грузов. В металлической грузовой платформе длиной 1,6 м и шириной 1,1м размещались две продольные откидные скамьи на шесть человек. Для входа в заднем борту платформы предусмотрена дверца. Поскольку ни на платформе, ни под ней отсутствовало свободное пространство для запасного колеса, его устанавливали в нише переднего левого крыла. По габаритам и массе ГАЗ-4 несколько отличался от ГАЗ-А: длина - 4080 мм, ширина - 1710 мм, высота - 1825 мм. Масса в снаряженном состоянии - 1120 кг.

Автомобиль был оснащён кабиной от грузовика ГАЗ-АА. запасное колесо размещалось в нише на левом крыле. Грузовая платформа - 1.6 на 1,1 м. Выпускался в 1934-1936 годах. Выпущено свыше 10.5 тыс. (по некоторым данным 10648 шт.) пикапов ГАЗ-4.

Двигатель: 50л.с/2800об. мин, 4-цил, 3285куб.см

Диаметр цилиндра Ход поршня: 98.43/107.95 мм

База: 2630мм. дорожный просвет: 205мм

Коробка скоростей: 3 скорости

Вес без нагрузки: 1120 кг

Максимальная скорость: 90 км ч

Размер шин: 5.50-19 дюймов

Емкость топливного бака: 40 л

Расход топлива: 12.0 L'100км

**ГАЗ-А-Аэро** - опытный автомобиль с аэродинамически чистым обтекаемым кузовом на шасси ГАЗ-А. Создан в 1934 году инженером А. О. Никитиным. Как показали продувки и испытательные заезды, коэффициент его лобового сопротивления Сх оказался меньше, чем у

серийного ГАЗ-А. Кузов ГАЗ-А-Аэро имел деревянный каркас и металлическую обшивку, лобовое стекло было V-образным (как на «Победе»), фары наполовину "утапливались" в кузов, а задние колеса полностью закрывались обтекателями. Для улучшения аэродинамики автомобиль был лишен столь привычных для машин 1930-х годов подножек, бамперов и закрепленного снаружи запасного колеса. ГАЗ-А-Аэро оснащался форсированным до 48 л.с.

двигателем с алюминиевой головкой, разгонявшим машину до 106 км ч. Существовал в одном экземпляре. На данный момент местонахождение автомобиля неизвестно, колесная формула - 422; число мест - 5; двигатель: число цилиндров - 4, рабочий объем - 3285куб.см , мощность - 48 л.с. при 2600 об мин; размер шин - 5,50 - 19; масса в снаряженном состоянии - 1270кг; длина - 4970 мм; ширина - 1710 мм; высота - 1700 мм; база - 262 0мм; скорость - 106 км/ч; время

разгона с места до 80 км/ч - 36 с.

**ГАЗ-А-Аремкуз** - специальная модификация для работы в такси, выпускалась в Москве в 1933-1935 годах. Автомобиль-такси оснащался закрытым кузовом с внутренней перегородкой, отделявшей водителя от пассажирского салона, производства московского Авторемонтно-кузовного завода «Аремкуз». В отличие от ГАЗ-3 и ГАЗ-6, кузов был не цельнометаллическим, а на деревянном каркасе с металлическими панелями. Выпущено около 500 штук. Длина «ГАЗ-

А-Аремкуз» составляла 4286 мм. Машина выделялась и высотой (1720 мм), и массой (около 1350 кг).

**ГАЗ-А-Кегресс** - (ГАЗ-А-НАТИ) был спроектирован на основании опыта работы над Форд-НАТИ-5. Новый автомобиль проходил испытания с 25 февраля по 25 марта 1034 года и показал неплохие для своего времени показатели проходимости. Дискутировался даже вопрос о его постановке в производство, но по ряду причин от этого отказались. В том числе и по причине чрезмерной длительности смены движителя с лыжно-гусеничного на колесный (до двух часов).

**ГАЗ-А - Для участия в Каракумском испытательном пробеге.** Летом 1933 года стартовал Всесоюзный испытательный пробег. Часть маршрута пролегала через пустыни Кара-Кум и Кызыл-Кум: отсюда название пробега Каракумский. Для пробега несколько машин ГАЗ-А вместо серийных машин были оборудованы широкопрофильными покрышками "сверхбаллон". Эти автомобили продемонстрировали прекрасную проходимость. Участники пробега преодолели более 9.5 тыс. км, из которых 6000 составляли просёлочные и грунтовые дороги и 1000 - сыпучие пески и 30 сентября финишировали в Москве. Все машины дошли до финиша без существенных поломок.

**Машины «Скорой помощи» на шасси ГАЗ-А.**

Первые автомобили моделей ГАЗ-А и ГАЗ-АА изготавливались по чертежам американской фирмы "Форд". Несмотря на это, они уже несколько отличались от американских прототипов: для российского варианта были усилены картер сцепления и рулевой механизм.

**Краткая техническая характеристика автомобиля ГАЗ-А**

|  |
| --- |
| **Масса, кг:** |
| без нагрузки | 1080 |
| с полной нагрузкой | 1380 |
| Число мест в кузове | 4 |
| **Скорость движения, км/ч:** |
| наибольшая | 95 |
| **средняя техническая:** |
| по шоссе | 45 |
| по грунтовой дороге | 30 |
| **Габаритные размеры, мм:** |
| длина | 3875 |
| ширина | 1710 |
| высота | 1780 |
| Колея колес, мм: передних/ задних | 1405/1420 |
| База, мм | 2630 |
| Номинальный размер шин | 4,75-28” (или 5,5-29") |
| Наименьший радиус поворота, м | 5,5 |
| Наименьший дорожный просвет, мм | 212 |

|  |
| --- |
| **Двигатель:** 4-тактный карбюраторный |
| марка | ГАЗ-А |
| мощность, л/с | 40 |
| число оборотов, об/мин | 2200 |
| Применяемое горючее | бензин 2-го сорта |
| Емкость топливного бака, л | 45 |
| **Средний расход горючего на 100 км пробега с полной нагрузкой, л:** |
| по шоссе | 12 |
| по грунтовой дороге | 16 |
| **Запас хода по горючему, км:** |
| по шоссе | 375 |
| по грунтовой дороге | 280 |
| **Преодолеваемые препятствия:** |
| наибольший угол подъема с полной нагрузкой, град. | 15 |
| боковой крен с полной нагрузкой, град. | 12 |
| глубина брода, м | 0,5 |