**03-046 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 книги «ГАЗ 1932-1982 Русские машины», Краснодар 2011, Автор Иван Валентинович Падерин.*

***1932 ГАЗ-А***

Первый легковой автомобиль марки ГАЗ – лицензионная копия «одноименного» Ford

Model A образца 1928 года со стандартным 4 – 5-местным кузовом фаэтон. Конструкция машины очень проста, если не сказать примитивна – в чём было больше удобства

эксплуатации, нежели неудобства пользования. Лонжеронная рама, обшитый сталью

деревянно-каркасный кузов, подвешенные на поперечных рессорах мосты. 40-сильный чугунный двигатель объемом 3,28 л., 3-ступенчатая коробка передач, тормоза с

механическим приводом. Топливо к карбюратору поступало самотёком из бензобака,

находящегося выше двигателя, перед приборной панелью. От своего американского

прообраза ГАЗ -А отличался лишь формой облицовки радиатора. И фактически как

Ford, он получил тут же уменьшительно-ласкательное прозвище «фордик», что ничуть

не приуменьшало его пионерско-миссионерской роли в деле автомобилизации всей

страны.

ГАЗ -А поступал в государственные учреждения, в такси и в больших количествах –

на службу в Красную армию, где был задействован как командирская и связная машина,

автомобиль десанта, мобильная пулемётная точка – попросту тачанка.

Фаэтон производился чуть больше трёх лет – с 8 декабря 1932 года по 2 января 1936 года.

Всего было произведено 41 917 экземпляров. Один из них экспонируется в Музее истории

ГАЗ в Нижнем Новгороде.

*Из книги Дм. Дашко «Советские легковые 1918-1942», под ред. Д. Орлова, М. 2012.*

**«**Ещё в 1927 году некоторые учёные-автомобилисты выдвинули предложение о сборке в СССР автомобилей по лицензии американской фирмы Ford. Легковые и грузовые автомобили этой марки отличались технологической простотой, что позволяло привлечь к сборке неквалифицированную рабочую силу. Машины Ford легко обслуживались и, самое главное, были очень дешевыми. Наши водители были прекрасно знакомы с «фордами». В доле импорта изделия этой марки занимали большую часть. К 1929 году объём импорта автомобилей Ford в СССР перевалил за тысячу шт./год. В 1928 году идею о сборке «фордов» поддержал Автотрест и правительство. С этого момента дело автомобилизации страны из плоскости обсуждения было переведено на конкретный практический путь. Хронология тех событий выглядит следующим образом: в 1928 году советская делегация отправилась на переговоры с Генри Фордом и, одновременно с руководством корпорации General Motors, о чем официально было объявлено 19 декабря. 31 мая 1929 года был подписан договор с Ford Motor Company сроком на десять лет о покупке патентов на производство автомобилей и полном техническом содействии со стороны американцев в налаживании производства в СССР. В ответ на это Советский Союз обязывался закупить не меньше 72000 комплектов готовых, но не собранных автомобилей, которые предстояло собрать уже у нас в стране. 4 марта вышло постановление Высшего Совета Народного Хозяйства о начале строительства автомобильного завода с выпуском 100 000 машин в год. С июля 1929 года в Нижнем Новгороде начинается одна из самых масштабных строек в истории страны - строительство так называемого «Советского Детройта», как его окрестили американские журналисты.

Сумма контракта оказалась не столь внушительной — 60 млн. рублей. Фордовские инженеры несколько лет жили в Нижнем Новгороде и отлаживали весь технологический процесс, а наши рабочие и инженеры ездили на длительные стажировки в США. Так же в нашем распоряжении оказались сотни альбомов с подробными чертежами и инструкциями для постройки точно таких же зданий и цехов, как в столице мирового автомобилестроения - Детройте. американцы были так щедры не от хорошей жизни. Пресловутый «Чёрный вторник» - крах Нью-Йоркской фондовой биржи - подводил черту под бесконтрольным раздуванием американской экономики. В США началась Великая депрессия. Такой крупный заказчик, как советский Автострой, появился вовремя и был необходим Генри Форду как воздух на фоне разворачивающейся экономической катастрофы. Выпуск автомобилей на заводах Форда сократился до минимума. Возможно, что именно благодаря соглашению с Советским Союзом империя Форда была спасена. Так что эта сделка оказалась крайне выгодной не только для нас.

План, предложенный СССР, заключался в том, чтобы собирать автомобили «Форд» из машинокомплектов на своих автосборочных заводах в течение трех лет. За это время будет построен Нижегородский автогигант, который в свою очередь начнет производить «форды» полностью из отечественных комплектующих. Для этого Автотрестом было принято решение о выделении двух автосборочных заводов. К тому времени уже велось переоборудование части территории завода «Гудок октября» в Нижнем Новгороде, параллельно началось и строительство автосборочного завода в Москве. Украина заявила о создании собственного автозавода и попросила выделить из заявленных 72000 шт. часть комплектов для местной сборки. Программа 1930/1931 экономического года предусматривала сборку 7200 машин на 1-м автосборочном заводе. Программа завода № 2 им. КИМ в Москве была заметно больше - 24000 шт./год. Третье производство предполагалось разместить в одном из крупных украинских городов. Харьковчане вовремя сориентировались и добились этого заказа.

Первые комплекты «фордов» в огромных деревянных ящиках прибыли в Москву из Мурманского порта уже в конце ноября 1929 года. Первым приступить к сборке оказался готов Харьковский автосборочный завод, до того времени представлявший собой опустевшую сахароварню. Автострой принял, хотя и нехотя, решение отправить в столицу Украины сто комплектов автомобилей Ford-A и Ford-AA. В декабре 1929 года, наряду с грузовыми автомобилями, в Харькове собрали партию из десяти советских легковых «фордов» с закрытым кузовом (Tudor Sedan 55-А). Именно с этой даты и началась автомобилизация нашей страны. Однако этот факт обнародовать не спешили, первый «Форд» должен был выйти из ворот в гораздо более торжественной обстановке, в присутствии фотокорреспондентов и кинохроникеров. Первого февраля 1930 года вступил в строй 1-й автосборочный завод в Нижнем Новгороде. Этот день и «назначили» официальным началом выпуска советских «фордов». Нижегородский завод собирал в основном грузовики, однако в середине года была собрана партия из 218 фаэтонов Ford-A. А в ноябре 1930 года завершилось строительство второго автосборочного завода в Москве, который будет собирать «форды» вплоть до конца 1932 года.

Ожиданием выпуска советских «фордов» жила вся страна; у автомобилистов появилась, наконец, возможность получить доступный легковой автомобиль. Однако сборка «фордов» шла вяло, из Америки по факту завезли лишь треть от обещанного. Автомобилей не хватало даже расплатиться с держателями автообязательств. Силами трех заводов в 1929-32 г. было собрано 3804 шт. легковых «Форд-А», преимущественно фаэтонов. За два года в Нижнем Новгороде построили завод-гигант, самый большой в Европе по выпуску грузовых автомобилей, которому присвоили имя председателя Совета Народных Комиссаров СССР Вячеслава Молотова. 1 января 1932 года конвейер НАЗа был запущен. Правда, весь год ушел на освоение производства грузовых автомобилей. Легковых пришлось ждать до конца года. Наша страна мигом шагнула вперед на десятилетия, заполучив американские технологии массового производства автомобилей. По подсчётам экономистов, на «дружбе с коммунистами» компания «Форд» практически не заработала, однако и не потеряла, сохранив производственные мощности. Ford Motor Company не постигла участь многих компаний, разорившихся в 1929-32 г.

**ГАЗ-А**

Первые два экспериментальных фаэтона под названием НАЗ-А собрали в августе 1932 года, а серийный выпуск машины начался в декабре 1932 года. Наш автомобиль был точной копией американского Ford-A Standard Phaeton 35В, исключение составили лишь усиленные картер сцепления и рулевой механизм, а также дополнительно установленный отечественный воздушный фильтр. Внешне ГАЗ-А можно было отличить от «Форда» по отсутствию дополнительных накапотных фар небольшого размера. И, кроме того, в отличие от рузовиков, выпускаемых с начала 1932 года, фаэтон сразу же именовался ГАЗом, а кузов имел фордовский индекс - ГАЗ-35.

Советские водители хорошо знали эту модель уже несколько лет, благо «фордов» всех типов бегало по дорогам СССР огромное множество. Автомобиль легко ремонтировался в обычном гараже, на него было несложно достать сравнительно недорогие запчасти. К тому же Ford-A был весьма нетребователен к качеству топлива, он неплохо справлялся с низкооктановым бензином, и даже, по легенде, мог ездить на керосине. Минимализм проявлялся буквально во всем. Из электрооборудования имелось только одно реле, а на небольшом приборном щитке вокруг замка зажигания располагались спидометр, амперметр и примитивный счётчик топлива, который был кинетически связан с поплавком в топливном баке. Бензобак ГАЗ-А практически нависал над коленями водителя и пассажира. В нижней части бака находился краник, который водитель, уходя, перекрывал. Краник частенько подтекал, что представляло серьёзную угрозу пожарной безопасности. Топливо подавалось самотёком, бензонасос отсутствовал, собственно, как и масляный фильтр в системе смазки и термостат в системе охлаждения. Это снижало ресурс двигателя, но упрощало обслуживание. Чтобы машине сдвинуться с места, водителю требовалось выполнить ряд утомительных процедур. При запуске мотора рычажок холостого хода надо было поставить на три позиции вниз и не забыть перевести рычаг зажигания в положение «позднее». Только после этого можно было включить стартёр, нажимая правой ногой на миниатюрную педаль, расположенную рядом с такой же маленькой педалью газа. После прогрева двигателя водитель возвращал зажиганию нормальный момент и убавлял обороты холостого хода, и только после этого можно было трогаться с места.

От ГАЗ-А явно ждали большего, чем от знакомого «фордика». На Горьковский автозавод (НАЗ переименовали в ГАЗ вслед за сменой названия города на Горький) неожиданно посыпались рекламации потребителей. «Славный парень» из Америки в суровой советской повседневности мгновенно стал неприспособленным «слабаком». Малосильный двигатель позволял ездить комфортно только по редким хорошим дорогам. В плохих погодных условиях или на бездорожье 40 лошадиных сил уже не хватало; застрять в грязи было обычным делом. Слабая рессорная подвеска не обеспечивала достаточной плавности хода. Недостаточная жёсткость рамы приводила к быстрому разбалтыванию кузова, который уже после незначительного пробега начинал скрипеть, а дверцы переставали закрываться. Если двигатель, коробка передач и задний мост могли ещё выдержать до 25 000 км пробега без капитального ремонта (всего-то!), то другие узлы, например, руль, могли сломаться уже на третий день эксплуатации. Карданная передача, кузов и передняя подвеска требовали серьёзного ремонта или даже замены уже после 10 000 км пробега. Русские дороги убивали автомобиль. Вместо того чтобы наращивать выпуск автомобилей, завод изготовлял огромное количество запасных частей. Никто из руководителей автомобильной промышленности и конструкторской группы не ожидал такого поворота событий, ведь сделано было всё правильно, точь-в-точь как у американцев... Модель Ford-A вовсе не была плохой или ненадёжной, просто, «что русскому хорошо, то немцу смерть». В данном случае немцами оказались мы.»

Первую ГАЗовскую легковушку ГАЗ-А сменили на конвейере знаменитая «Эмка»

**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, мм:** | |
| передних колес | 1405 |
| задних колес | 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 | |
| тип |  |
| 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 |