**03-148 ГАЗ-А-Лимузин 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль такси с 2-объемным кузовом на деревянном каркасе, мест 1 + 3 или 4, снаряженный вес примерно 1.3 тн, 42 лс, 90 км/час, штучно, Авторемонтный кузовной завод Аремкуз г. Москва, 1934-35 г. в.**



 Перерыл немало материалов, в том числе и периодику тех времен, и, за исключением случайной фотографии в журнале «За рулем» №16 за 1935 г. (о самом автомобиле в статье ни слова), ничего не нашел. Похоже, что если бы не рисунок А. Н. Захарова, сделанный по этой фото, об этом автомобиле никто бы и не вспомнил. Да и в серьезных статьях по истории московского такси о нем ни слова. Предположу, что утверждение о выпуске этих машин в количестве 500 экз. весьма маловероятно. Особенно если учитывать высокую нагрузку Аремкуза как по номенклатуре изделий, так и по их количеству.

 Спасибо Дм. Дашко за эксклюзивное фото этого автомобиля, на мой взгляд со служебным вариантом кузова. Другие фото с просторов интернета весьма не однозначны. На реплику уважаемого автора «это после года эксплуатации!» можно предположить, что на капремонт в Аремкуз в первую очередь поступали отработавшие свой срок поставленные из США готовые Ford-А и автомобили, собранные у нас из американских машино-комплектов.

 Что касается сиденья рядом с шофером, вместо положенного места для багажа, на модельке, думаю, не стоит судить слишком строго - не очень видно, а вот хорошо видимую перегородку поставили.

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

 В середине 1934 года фаэтоны ГАЗ-А, поступающие для капитального ремонта кузова (это после года эксплуатации!) на завод «Аремкуз», меняли свой облик до неузнаваемости. Один из лучших кузовных заводов страны освоил собственную конструкцию седана на шасси ГАЗ-А. Автомобиль

под незамысловатым названием «ГАЗ-А-Лимузин» имел закрытый кузов, такой же, как у ГАЗ-6, но при этом отличавшийся формой. Автомобили изготовлялись вручную по собственным чертежам и технологии. Кузов имел сложный деревянный каркас, который обшивался металлическими листами, выбитыми кузовщиками, что называется, «на коленке». Багажника такое такси не имело, но за счёт увеличившегося места в салоне багаж можно было разместить и рядом с пассажирами. Седан был настолько качественно выполнен, что мог с успехом посоперничать с серийной продукцией автозаводов. Известно как минимум два варианта «Лимузина», с различными кузовами. Такие машины в небольших количествах изготавливались в 1934-1935 годах.

*Из книги А. Н. Захарова «Рисунки автомобилей», ЦДТС, М. 2003.*

 Московский завод «Арeмкуз», занимавшийся ремонтом и постройкой автомобильных кузовов, изготовлял в 1934-35 г. 5-местные 4-дверные закрытые кузова «седан» для легковых автомобилей ГАЗ-А, делая новые крылья, подножки и буфера и оставляя из элементов оперения лишь капот двигателя, а также радиатор. Кузова для этих машин имели деревянный каркас с обшивкой из стального листа и два молдинга вдоль поясной линии в качестве наружной отделки.

 Год постройки - 1935; колесная формула - 4х2; число мест - 5; двигатель: число цилиндров - 4, рабочий объем - 3285 см, мощность - 42 л. с. при 2200 об/мин; число передач - 3; размер шин 5,50- 19, масса в снаряженном состоянии - около 1300 кг, длина - 3950 мм, ширина - 1750 мм, высота - 1800 мм; база - 2620 мм; скорость - 90 км/ч.

*Из книги С. В. Канунникова «Отечественные легковые автомобили.1896-2000 г.». — 2-е изд.,*

*перераб. и доп. — М.: ООО «Книжное издательство «За рулем», 2009.*

**Модификации ГАЗ-А**

**ГАЗ-А «Аремкуз» (1934-35 г.)** — седан московского завода «Аремкуз» (Авторемонтный кузовной завод) выпускали небольшими партиями (размеры, мм: 3950x1750x1800); деревянный каркас обшивали стальными листами. Большую часть автомобилей использовали в Москве в качестве такси.

*Компиляция статьи «Из истории московского такси», автор Кирилл Михайлович Левин, drive2.ru. Спасибо автору, отличная работа и советую читать в оригинале.*

 Первый автомобиль — такси появился на московских улицах 1 сентября 1907 года. Первая стоянка ("биржа") московского такси появилась на Страстной (ныне Пушкинской) площади. 1907 год теперь считают днём рождения такси.

 Через год после появления на улицах города первого энтузиаста было организовано и первое транспортное предприятие под названием «Товарищество Автомобильного Передвижения» (ТАП)

 Основанное в 1909 году, оно начало свою деятельность скромно, с четырех автомобилей. Гараж был расположен по адресу Старая Басманная д.8, в качестве такси использовались машины марок Darracq (Франция), NAG (Германия), и FIAT (Италия). К концу 1909 года ТАП имело уже 10 автомобилей, на следующий год их число выросло до 38. Любопытно, что согласно данным московского «Ежегодника Автомобилиста» за 1909 год, автомобили-такси общества ТАП именовались «таксoметрами», все они были окрашены в красный цвет. Через два года «Товарищество Автомобильного Передвижения» разрослось и стало акционерным обществом. Вслед за ТАП в Москве появились таксомоторы компании «Такса» (германские машины Adler) и «Московского Товарищества «Матт» (германские машины Benz), их примеру последовали и некоторые мелкие частные предприниматели. К концу 1911 года в Москве работали на линии 79 такси, а к лету 1913 года их стало уже 217, развозивших пассажиров по твердым тарифам, а также работала телефонная диспетчерская служба вызова такси. Спрос на услуги такси был огромный, водители зарабатывали до 150 руб. в месяц.

 Российский дореволюционный таксопарк был весьма пёстрый по своему марочному ассортименту. Основу составляли французские машины Charron (87 единиц) и немецкие Opel (51 единица); много было такси марок Panhard-Levassor (Франция), Adler, NAG, Gaggenau, Stoewer (Германия), а также Rossel-Peugeot, Berliet (Франция), Laurin-Klement (Австрия). А вот из 70-ти зарегистрированных для таксопарка «Руссо-Балтов» не использовался ни один – эти мощные роскошные автомобили были дорогими в эксплуатации и для работы в такси оказались нерентабельны.

 Во время Первой мировой войны таксомоторное движение не прекращалось, хотя мобилизация автомобильного парка для нужд армии значительно сократила количество такси в городах России, многие шофёры пошли служить в составе добровольных автомобильных рот. Оставшиеся на городских линиях машины, как правило, были старые, изношенные и технически не пригодные к военной службе. Но даже после Октябрьской революции таксомоторы работали в Москве и Питере ещё до середины 1918 года. Свобода владения личным авто закончилась постановлением Петроградской Трудовой Коммуны от 6 июня 1918 года: таксомоторы у частных владельцев были безкомпенсационно конфискованы (что не удивительно для того времени) и переданы на обслуживание аппарата этой самой Коммуны. Часть бывших владельцев, не пожелавших расстаться со своими железными конями, были оформлены как механики-водители при уже бывших собственных автомобилях. К середине 1918 года все такси в Москве также были национализированы, а система таксомоторов фактически уничтожена. Большевики упразднили такси как «класс», обозвав его буржуазным. Частный извоз остался полностью в руках извозчиков с "моторами", работавшими на общедоступных овсе и сене.

 К началу 20-х годов, в результате последствий Октябрьской революции 1917 года и тяжёлой гражданской войны, великая некогда страна находилась в полно разрухе. Политика военного коммунизма себя изжила, и весной 1921 г. на X-м съезде РКП(б) было объявлено о начале Новой Экономической Политике (НЭПа). Для укрепления экономики были проведены несколько этапов деноминаций, в результате которых в стране появился золотой советский рубль, равный 50 миллиардам рублей периода до 1922 года. Не забывшие про своё коммерческое прошлое теперь уже советские граждане стали выкапывать кубышки с оставшимися богатствами и начали поднимать экономику.

 Одним из первых возродился бизнес прокатных автомобилей. В Москве открылось несколько гаражей прокатчиков, среди которых были как российские граждане, так и иностранцы. Они использовали машины дорогих европейских марок (Mercedes, Austro-Daimler, Talbot и др.). К концу 1924 года в столице работало примерно 150 прокатных машин.

 В 1925 году в Москве насчитывалось до пяти тысяч извозчиков, до тысячи легковых выездов учреждений и до двух тысяч всех легковых автомобилей. Общественный транспорт был представлен трамваями и только-только зарождавшимися автобусами, производства английской фирмы «Лейланд». Для улучшения транспортного обслуживание горожан, в пику частным компаниям и извозчикам, городские власти решили развивать сервис общедоступного такси: таксомотор ими рассматривался как быстрый, недорогой и финансово доступный каждому рабочему человеку вид городского транспорта, достаточно комфортный для пассажиров. Для возобновления таксомоторного движения в Москве на государственном уровне в декабре 1924 года Моссовет принял постановление о покупке 200 автомобилей-такси (протокол № 35 заседания Президиума Московского Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов от 23-го декабря 1924 года).

 Своих заводов по выпуску легковых автомобилей в СССР ещё не существовало, и единственным возможным вариантом являлся импорт автомобилей из-за границы. К делу подошли с государственной основательностью: Президиум Московского Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов, заручившись поддержкой Совнаркома, разослал в крупнейшие европейские города своих представителей с целью перенять необходимы опыт эксплуатации. Для начала развития таксомоторного дела МКХ требовались первые 1,2 миллиона рублей. И чтобы изыскать и получить краткосрочный кредит у иностранных фирм, Моссовет отправил за границу делегацию во главе с разработчиками проекта товарищами Роговым и Лавровым. Около месяца полпреды изучали на практике работу парижских такси, которых (как говорилось в отчетах делегации) к тому времени в городе насчитывалось около тридцати тысяч. Из них большая часть была представлена недорогими машинами марки «Renault» модели KZ с 4-х цилиндровым двигателем (2120 см3, 28 л.с.). Они имели кузов типа «ландо» с брезентовой складной задней частью крыши.

 Московская делегация провела несколько деловых встреч с представителями автозаводов, включая руководство Renault, которое было радо предложить Москве свои автомобили и самостоятельно договорилось с крупнейшими банками о предоставлении кредита Моссовету. Первый заказ был оформлен на 30 автомобилей-такси, 12 автобусов и 10 грузовиков.

 Прибывшая в столицу партия из 15 такси «Renault KZ» чёрного цвета с желтой полосой по кузову покинула гараж во 2-ом Дьяковском переулке (неподалеку от Каланчевской / Комсомольской площади) и вышла в свой первый рейс в семь часов утра в воскресенье 21 июня 1925 года. Этот день можно считать днем возрождения московского такси.

 К этим 15 таксомоторам в декабре того же года добавилось ещё 60 машин. В третьей партии поступления, в июле 1926 года, было 18 машин, а в четвертой (спустя месяц) – еще 12 автомобилей. Их разместили в гараже № 1 Отдела Коммунального хозяйства. Постепенно все персональные машины из этого гаража перевели в другие места и оставили только такси. Так возник первый в Москве таксомоторный парк.

 К 1930 году в Москве работало уже два государственных таксомоторных гаража. Для расширения парка такси была закуплена опытная партия автомобилей "FIAT", но они не прижились, и к концу 20-х их на линиях не осталось. До первой половины 30-х в такси работали и австрийские машины "Steyr". Это были фаэтоны более высокого класса с 6-цилиндровыми двигателями, они обслуживали "Интурист" и прочих важных клиентов по повышенному тарифу.

 В 1929 году Советским союзом был подписан контракт с компанией Ford о строительстве завода в Нижнем Новгороде, и правительственными организациями начались массовые закупки автомобилей Ford, в том числе и для такси. По одному из пунктов советская сторона обязывалась закупить 72 тысячи машино-комплектов для сборки и готовых автомобилей Ford — деньги за эти машины входили в оплату строительства завода. Так в таксомоторные парки начали поступать автомобили Ford-A образца 1928-1929 годов с закрытым кузовом Fordor Sedan Briggs, оборудованные таксометром фирмы «Арго» с освещенным циферблатом и красным флажком с надписью «Свободен». Машина представляла собой полностью закрытый 4-дверный, но не седан, а лимузин с перегородкой, причем водитель был изолирован от пассажиров застекленной перегородкой, в которой была маленькая форточка, а пассажирского сиденья спереди не было: там оставили площадку для багажа. В салоне было четыре места — три на заднем сиденье, а четвертое — на откидном стуле около задней правой двери. Такая компоновка салона дожила до наших дней на знаменитых английских "Austin-Taxicab". Но в России сколько ни пытались ее внедрить, она не прижилась: у нас многие пассажиры любят ездить рядом с шофером. Автомобиль имел двойную окраску: верх кузова светло-бежевый, под слоновую кость, а низ — темно-голубой или светло-зеленый, за что водители, привыкшие к черным машинам, прозвали его "сорокой". Но были в прокате «Форды» и полностью коричневого цвета.

 Воспоминания Евгения Рыжикова:

— "Ford" был худшим по конструкции и менее надежным автомобилем, чем "Renault". Кроме того, что на нем стояли незавидные двигатель и коробка передач, очень много неприятностей доставляли мелкие детали, часто выходившие из строя. Например, часто барахлил трамблер, летели стойки амортизаторов, мучили диски колес с тангентными спицами и очень слабой опорой посередине, которую без конца приходилось заваривать автогеном. А больше всего раздражало то обстоятельство, что при захлопывании двери часто разбивались стекла. Единственным преимуществом этой машины был стартер.

 Более лестно отзывается Рыжиков о советском ГАЗ-А, пришедшем на смену «Форду». ГАЗ выпускал эту модель с конца 1932 года, но в московские таксопарки «газики» из-за малых объемов выпуска попали только в 1934-м. По воспоминаниям автора, водители ждали отечественного автомобиля-такси и радовались его появлению. Сегодня это звучит странно. Известно, что Ford послужил прообразом ГАЗ-А, и конструктивно эти машины очень близки друг к другу. К тому же у «газика» кузов открытый с брезентовым верхом и съемными боковинками, непрактичный в нашем холодном климате. Начиная с этого времени иномарки в СССР в такси больше на работали, наступила эпоха первого автомобильного импортозамещения.

 Бурный рост автомобильной промышленности в 30-е годы в СССР создал базу для быстрого развития таксомоторного транспорта. В 1935 году газета «Правда» писала: «Москве нужно на следующий год худо-бедно полторы тысячи таксомоторов». С 1935 по 1940 годы количество такси в Москве увеличилось более чем в шесть раз и достигло 3445 единиц, которые располагались в пяти таксопарках. Их общий годовой пробег составлял уже 76 млн. км. В течение 1937 года количество легковых такси в Москве увеличилось с 392 до 910 машин. А к концу 1939 года в столице насчитывалось уже 3297 легковых такси, в том числе 2792 машины ГАЗ-М1 и 505 — ЗиС-101. В 1936 г. Горьковский автозавод заменил устаревшую "ГАЗ-А" на модель легкового автомобиля нового поколения — "ГАЗ-М1", выпуск которой начался 20 мая 1936 года. Эта машина, вошедшая в историю под народным прозвищем «Эмка», стала самым массовым в довоенном СССР легковым автомобилем, и в течение ближайших 10 лет самым распространенным такси. У "ГАЗ-М1" по сравнению с "Ford-A" и "ГАЗ-А" заметно увеличился ресурс агрегатов, закрытый кузов седан сделали базовым. Салон остался неотапливаемым, но получил продуманную систему вентиляции. По-прежнему, как у "ГАЗ-А", у «Эмки» отсутствовал багажник.

Единственная опытная машина-такси на базе ГАЗ-M1 была построена в ряду прочих предсерийных образцов этой модели. От базовой «Эмки» этот автомобиль отличался не только прямоугольным плафоном с надписью «такси», расположенным посредине переднего «ската» крыши (впоследствии этот элемент перекочевал на многие машины из таксопарков), но и с запасным колесом, занявшим место в левом переднем крыле у боковины капота.

 Штатное место запаски на задней панели кузова заняла откидная багажная решетка, как на ЗиС-101. Кроме того, в передней части салона была оставлена лишь водительская половина сиденья, а освободившееся место также предназначалось для багажа. В серию эта модификация так и не пошла. Большинство «Эмок»-такси отличалось от обычных серийных только наличием счетчика. С 1936 по 1941 год узнать в потоке машин «Эмку»-такси на московских улицах можно было лишь по двухцветной окраске и упомянутому уже плафону над лобовым стеклом.