

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 79

СССР



## ГАЗ-АА

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СОЛДАТ  
ФАНЕРА ВМЕСТО СТАЛИ  
ВЫНУЖДЕННЫЙ МИНИМАЛИЗМ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №79, 2012

#### РОССИЯ

##### Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,  
105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
Генеральный директор: Н. Скилакс  
Финансовый директор: Н. Василенко  
Коммерческий директор: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук  
Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

##### Адрес редакции:

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

##### Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся  
информации о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru),

по остальным вопросам обращайтесь  
по телефону бесплатной «горячей линии»  
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии» для читателей  
Москвы: 8-495-660-02-02

##### 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:

ООО «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 АГОСТИНІ  
«Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

##### Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся  
информации о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua),

по остальным вопросам обращайтесь  
по телефону бесплатной «горячей линии»  
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной  
регистрации печатного СМИ

Министерства юстиции Украины  
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

#### КАЗАХСТАН

##### Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь  
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,  
пер. Козлова, д. 7г, тел.: (017) 297-92-75

##### Адрес для писем читателей:

Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,  
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

##### Отпечатано в типографии:

Deaprinting Officine Grafiche  
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,  
28100, Novara, Italy.  
Тираж: 120 000 экз.

##### Рекомендуемая цена:

279 руб., 49.90 грн., 990 тенге  
ISSN 2071-095X

© 2008–2012 ООО «Де Агостини»

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

Издатель оставляет за собой право  
увеличить рекомендуемую цену выпусков.  
Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

##### Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;

2: ООО «Де Агостини»;

3, 4, 5 (низ): частная коллекция

Максима Шелепенкова;

5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;

6, 7 (лев., все): частная коллекция

Максима Шелепенкова;

7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;

8/13: ООО «Де Агостини»;

15 (все): частная коллекция

Максима Шелепенкова;

последняя обложка: ООО «Де Агостини»

##### Разработка и осуществление проекта:

ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля

Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

##### Издатель благодарит за оказанную

помощь в подготовке выпуска

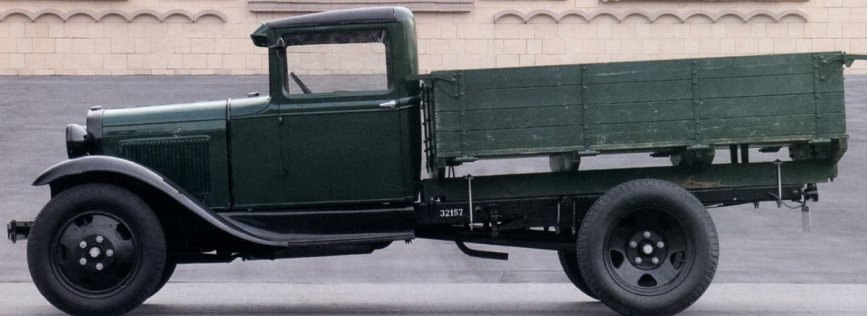
Констатина Андреева,

Максима Шелепенкова

и Александра Павленко

Автомобиль ГАЗ-АА любезно  
предоставлен Дмитрием Октябрьским  
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».

Дата выхода в России 31.01.2012







Едва ли не главной «автолегендой» страны заслуженно считается простой полутоннажный грузовик ГАЗ-АА — знаменитая «полторка». Эта машина была незаменимой и на «великих стройках», и на колхозных полях, и на фронтовых дорогах.

## Город будущего

Первый пятилетний план развития народного хозяйства СССР на 1928–1932 годы положил начало грандиозной программе индустриализации. План предусматривал строительство более полутора тысяч крупных объектов — гидроэлектростанций, металлургических комбинатов, автомобильных и тракторных заводов. Для осуществления всех этих проектов требовался транспорт, поэтому одной из стратегических задач была организация массового производства грузовиков.

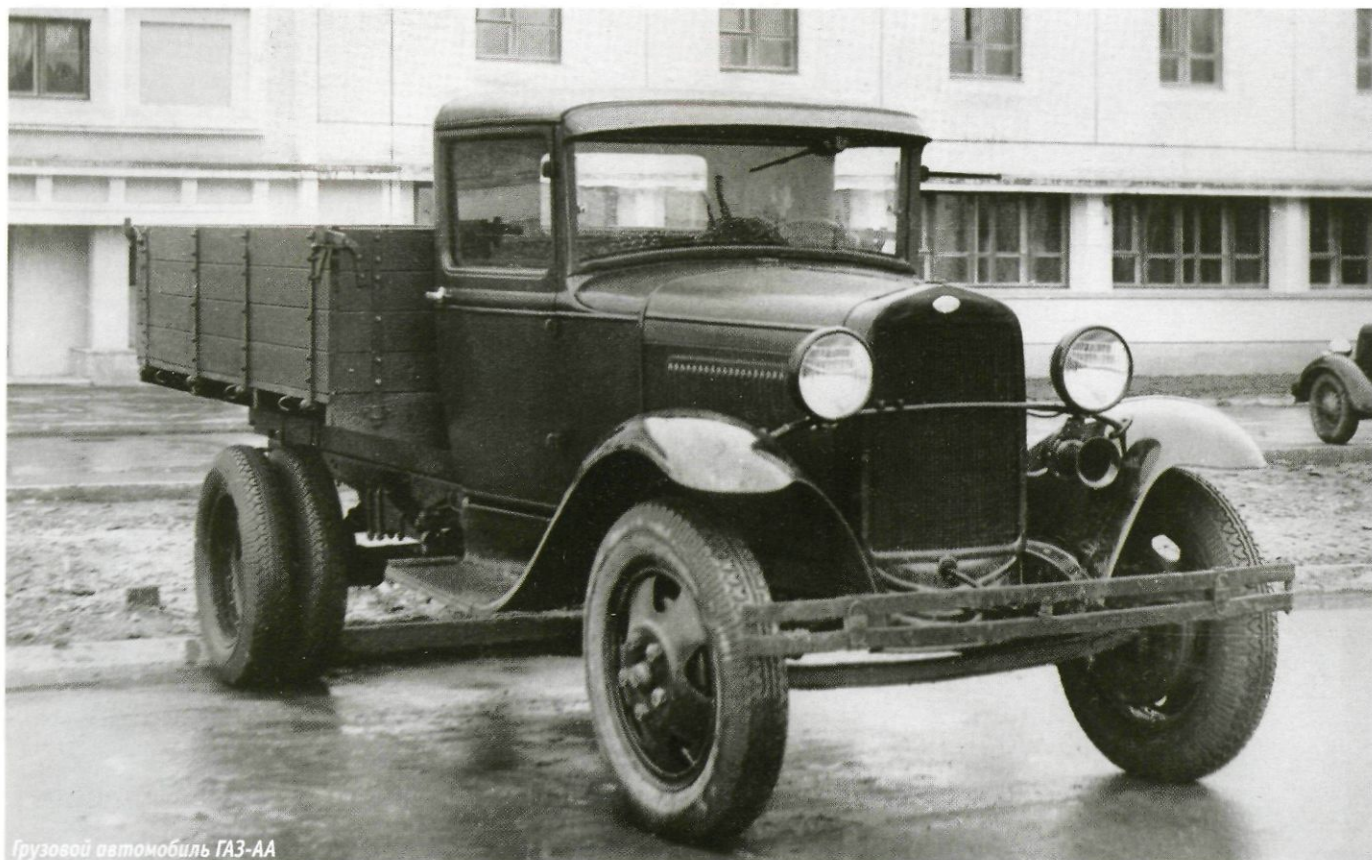
К концу 20-х годов грузовые автомобили в СССР серийно выпускали два автозавода: московский Первый государственный автомобильный завод (бывший АМО) и ярославский Третий государственный автомобильный завод. Однако их мощностей катастрофически не хватало, поскольку оба предприятия создавались на базе дореволюционных производств. Так, к моменту старта первого пятилетнего плана на всю страну приходилось всего около

полутора тысяч машин. Неудивительно, что уже в середине 20-х годов советское правительство запланировало строительство первого в стране автогиганта, производственные мощности которого позволили бы выпускать 100 тысяч автомобилей в год. При отсутствии необходимого опыта и технологических ресурсов целесообразно было закупить производство за рубежом. И взоры кремлевских экспертов устремились за океан, в первую очередь — на Детройт. Этот североамериканский город представлялся строителям социализма образцовым «автоградом», мегаполисом будущего, в котором люди живут и работают, подчиняясь единому функциональному замыслу. Именно в таком формате мечтали построить и советский автогигант. Рядом с цехами предполагалось возвести жилые кварталы для рабочих и создать всю сопутствующую инфраструктуру. В результате переговоров компания *General Motors* отказалась от участия в проекте, и единственным кандидатом в партнеры

остался *Ford*, что советскую сторону вполне устраивало. Во-первых, имя Генри Форда и его автомобильная империя ассоциировались с технологичностью и рационализмом; во-вторых, эта марка была достаточно хорошо известна в нашей стране (небольшой по объемам, но стабильный экспорт автомобилей *Ford* в Россию начался еще в 1909 году); и в-третьих, для нужд СССР как нельзя лучше подходили модели новой фордовской платформы, в 1927–1928 годах сменившей устаревшее семейство «Т». Легковой автомобиль *Ford-A* и полутоннажный грузовик *Ford-AA* были просты, неприхотливы, недороги и, главное, в значительной мере унифицированы между собой конструктивно.

## Мечты и реальность

Техническое соглашение с Фордом было подписано 31 мая 1929 года. Строить автоград планировали недалеко от Нижнего Новгорода, близ деревни Монастырка, на слиянии судоходных рек — Оки



Грузовой автомобиль ГАЗ-АА





и Волги. Контракт на строительство завода и городка для рабочих советская сторона подписала с кливлендской фирмой *Austin Company*.

Помимо возведения автогиганта, договор с Фордом предусматривал оперативное сооружение двух автосборочных предприятий — в Нижнем Новгороде и Москве, на которых планировалась сборка автомобилей *Ford* из готовых машинокомплектов (согласно договору, СССР обязался за-

московского Второго автосборочного завода (с 26.12.1930 года — Государственный автосборочный завод имени КИМ).

А в Нижнем Новгороде мечты об автограде постепенно таяли: во-первых, проектная смета оказалась более скромной, чем ожидалось, во-вторых, трудовой энтузиазм исполнителей удивительным образом сочетался с разгильдяйством и несогласованностью действий многочисленных управленческих структур. Крупнейший в Европе

тоже изменилась, и полторки с серийными номерами шасси выше «3800» имели уже марку «ГАЗ». К концу 1932 года выпуск грузовиков на Горьковском автозаводе достиг 60 автомобилей в день.

### Почти такой же

От заокеанского прототипа горьковские грузовики отличались незначительно. Отличия можно разделить на вынужденные, вызванные дефицитом материалов или

## Надежной и выносливой полторке ГАЗ-АА предстояло стать «универсальным солдатом», способным работать в любых условиях

купить 72 тысячи машинокомплектов). Эти сборочные линии позволяли начать выпуск автомобилей до завершения строительства нижегородского завода и служили своеобразными комбинатами производственного обучения для рабочих. Для строительства и обустройства филиалов американская сторона привлекла уже известную в нашей стране строительную фирму *Albert Kahn, Inc.*

В 1929 году часть площадей завода сельскохозяйственных машин «Гудок Октября», расположенного в городке Канавин под Нижним Новгородом, отвели под создание Первого автосборочного завода. В феврале 1930-го там началась сборка из американских машинокомплектов первых грузовиков *Ford-AA*. Шестого ноября 1930 года и легковые, и грузовые «форды» начали сходиться с главного конвейера

автомобильный завод был построен в срок, но результаты были далеки от утопических представлений о промышленном городе будущего. Новостройку под Монастыркой негласно называли Соцгородом, а в 1932-м она получила официальный статус Автозаводского района Нижнего Новгорода. Во второй половине января 1932 года на готовящемся к пуску на проектную мощность заводе освоили производство блока цилиндров, коленвала, лонжеронов рамы и ряда других деталей. Не добившись регулярности поставок комплектующих от смежников (в частности, листовой стали), кабины «предсерийных» грузовиков собирали из фанеры, и 29 января 1932 года с конвейера Нижегородского автозавода сошли первые автомобили ГАЗ-АА. 7 октября Нижний Новгород был переименован в Горький, заводская аббревиатура

нерадивостью смежников, и сделанные намеренно, что было обусловлено необходимостью адаптировать конструкцию к сложным условиям эксплуатации. К первым относится, например, кабина из дерева и прессованного картона, вплоть до 1934 года периодически «подменявшая» на конвейере штатную металлическую кабину с дерматиновой вставкой в крыше. Ко вторым — усиление картера сцепления, усовершенствование рулевого механизма, оснащение впускной системы двигателя воздушным фильтром и отстойником бензина, а также крепление мотора к раме на резиновых прокладках-амортизаторах. Новая бортовая платформа была спроектирована горьковскими инженерами еще в 1930 году.

Основой конструкции ГАЗ-АА служила стальная штампованная лонжеронная рама лестничного типа. Балка переднего моста подвешивалась к ней при помощи одной поперечной полуэллиптической рессоры. Задний мост крепился посредством двух продольных рессор кантилеверного типа, то есть задним концом рессора шарнирно крепилась к балке моста, а в средней части и вторым концом она соединялась с рамой (через качающуюся серьгу). Такая конструкция задней подвески не позволяла полноценно передавать толкающее усилие, поэтому эта миссия была возложена на полую трубу, в которой был заключен карданный вал. Одним концом эта труба жестко крепилась к главной передаче, а вторым через шаровое сочленение упиралась в поперечину рамы. Передний конец толкающей трубы и кожухи полуосей соединялись косыми растяжками, призванными

ГАЗ-АА после испытательного пробега (1932 год)







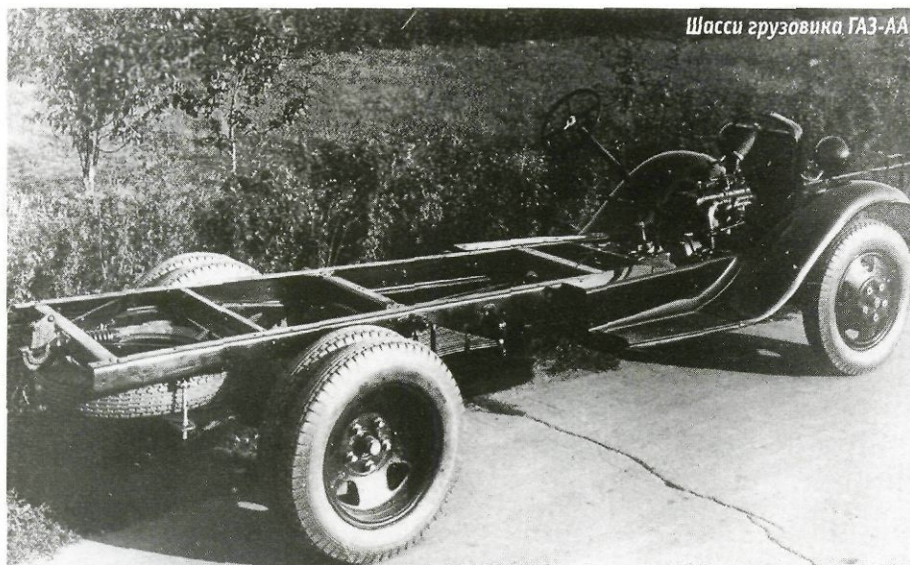
Если собранные в Канавине «форды» представляли собой раннюю модификацию заокеанской модели с характерной вычурной облицовкой радиатора и односкатными задними колесами, то автомобили горьковского автозавода с самого начала производства имели общую с легковыми ГАЗ-А (и с более поздними «фордами») облицовку и двускатные колеса. В остальном ГАЗ-АА полностью повторял американскую полуторку.

равномерно распределять динамические усилия. В передней подвеске миссию передачи продольной нагрузки на раму выполняла V-образная упорная вилка. Рычажными гидравлическими амортизаторами одностороннего действия оснащались лишь передняя подвеска. Рабочий тормоз с механическим приводом действовал на колодки всех четырех колес; «ручник» имел ленточный механизм и блокировал лишь задние колеса. Силовой агрегат машины состоял из рядного четырехцилиндрового нижнеклапанного карбюраторного двигателя рабочим объемом 3285 см<sup>3</sup> и мощностью 42 л. с. и четырехступенчатой (в отличие от трехступенчатой на ГАЗ-А) механической коробки передач без синхронизаторов.

Низкая степень сжатия (4,2) позволяла в жару использовать не только низкооктановые сорта бензина, но и горючие вещества, изначально для ДВС не предназначенные — например, керосин или спирт. Топливо поступало в карбюратор самотеком, поскольку бензобак располагался в верхней части передней стенки кабины, нависая над коленями водителя и пассажира. Такая компоновка позволяла

использовать «живой» датчик уровня топлива, представлявший собой обыкновенный поплавок, видный из кабины в специальном градуированном окошке на приборной доске. Помимо топливного «окошка» на приборном щитке располагались замок зажигания, амперметр и спидометр. Для подсветки приборов служила общая внешняя лампочка в верхней части панели. Зато рабочее место водителя оборудовалось многочисленными органами управления системами питания и зажигания. Под торпедо располагался краник, перекрывающий подачу топлива из бака. Рядом находилась «пусковая кнопка» — тяга регулировки обогащения рабочей смеси. Прямо за «баранкой» на рулевой колонке справа устанавливался рычажок «ручного газа», регулирующий положение дроссельной заслонки. Такой же рычажок слева позволял корректировать опережение зажигания. Кроме того, на ступице руля располагались «флажок» включения вечернего света (фары и одинокий задний фонарь с левой стороны) и кнопка звукового сигнала.

Стартер запускался ножной гашеткой над педалью тормоза, а рядом с педалью



Шасси грузовика ГАЗ-АА

А в это время...

1933 год

В мае вступил в строй Челябинский тракторный завод. Решение о строительстве завода было принято Советом народных комиссаров в 1929 году. К проектированию привлекли специалистов из США, а в качестве прототипа был выбран американский трактор Caterpillar 60. 15 мая 1933 года из ворот сборочного цеха вышел первый гусеничный трактор «Сталинец-60» (С-60).

1933 год



Первым российским лауреатом Нобелевской премии по литературе стал замечательный писатель Иван Алексеевич Бунин, почетный академик Императорской Петербургской академии наук. В 1920 году Бунин эмигрировал во Францию. На фото: Иван Бунин (второй справа) на церемонии вручения Нобелевской премии (Стокгольм, 1933 год).

1935 год

На Спасской башне Кремля установлена первая пятиконечная звезда взамен царского «орла». Затем звезды, изготовленные из нержавеющей стали и красной меди, появились на Никольской, Боровицкой и Троицкой башнях. При замене звезд на рубиновые в 1937 году звезду получила и Водовзводная башня.





*До нашего времени дошло большое количество полуторок, но грузовик «в первозданном виде» встретишь не часто*

акселератора из пола торчал грибообразный упор для ноги, который тоже можно было принять за педаль. Двухместная цельнометаллическая кабина с дерматиновой вставкой в потолке, ничем, кроме отсутствия обивки дверей, не отличавшаяся от передней половины салона ГАЗ-А, делала грузовик комфортнее своего открытого легкового собрата. Запасное колесо крепилось под рамой за задним мостом.

## Испытание Войной

По надежности и выносливости ГАЗ-АА несколько уступал своему единственному реальному конкуренту на внутреннем рынке — московской трехтонке ЗИС-5, но Горьковский автозавод существенно превосходил ЗИС в производственной мощности, поэтому именно полуторке предстояло стать «универсальным солдатом» народного хозяйства, а горьковским конструкторам — создавать всевозможные «мирные» и «военные» модификации и совершенствовать базовую модель. Именно с целью выявления слабых мест конструкции в декабре 1932 года грузовики приняли участие в испытательном пробеге из Нижнего Новгорода в Москву

и обратно, а летом 1933-го — в экстремальном «караумском» рейде. Большая часть типичных поломок объяснялась низким качеством комплектующих, поставляемых смежниками. В 1933 году московский и горьковский автосборочные заводы, наконец, исчерпали запас американских машинокомплектов и перешли на сборку автомобилей из деталей отечественного производства.

В 1936-м горьковчане освоили выпуск нового двигателя ГАЗ-М — форсированного до 50 л. с. варианта мотора ГАЗ-А. Полуторки начали оснащаться этим агрегатом в 1938 году. Одновременно появился новый, унифицированный с «эмкой» рулевой механизм и усилено крепление задних рессор. Эта модификация получила обозначение «ГАЗ-ММ» (вопреки распространенному мнению, довоенный «ММ» внешне ничем не отличался от серийного «АА»). С октября 1940 года на ГАЗ-ММ начали устанавливать усиленный буксирный прибор и фурнитуру крепления запаски новой конструкции.

Оперение полуторки изменилось с началом Великой Отечественной войны. Металл экономили, поэтому передок постепенно

лишился всех элементов, не считавшихся жизненно важными: угловатые крылья гнули из кровельного железа, а крышу и двери делали из брезента. Фара и дворник устанавливались только со стороны водителя, а передние тормоза, глушитель и бампер отсутствовали вовсе. С 1943 года брезентовые клапаны боковин кабины уступили место широким деревянным дверям.

Упрощенную модификацию ГАЗ-ММ продолжали выпускать и после окончания войны, правда, на автомобили вернули полноценные металлические двери, глушитель, передние тормоза, бампер и две фары, а в брезенте задней стенки кабины появилось прямоугольное оконце.

На ГАЗе последняя полуторка была собрана 10 октября 1949 года, а на Ульяновском автозаводе (УльЗИС), собиравшем ГАЗ-ММ с 1947 года, выпуск этих грузовиков прекратили лишь к 1951-му.

С 1932 года и до начала войны ГАЗ, завод имени КИМ и автосборочный завод в Ростове-на-Дону в общей сложности выпустили более 800 тысяч полуторок моделей «АА» и «ММ». В годы войны Горьковский автозавод собрал 102 300 грузовиков.





## Дальние родственники



**Ford Model AA (1927–1932 год).** Если наш ГАЗ-АА создавался как полноценный грузовик для народного хозяйства и армии, то его американский прототип Ford-AA являлся скорее коммерческим автомобилем на платформе Ford-A, пришедшей на смену платформе Ford-T в 1927 году. Именно поэтому вплоть до 1930 года одно- и двухтонный (в зависимости от колесной базы) грузовичок обходился спицованными колесами, причем задние были односкатными. Адаптер для установки сдвоенных задних колес появился лишь в 1931-м. Ради повышения максимальной скорости использовавшуюся на ранних версиях «могучую» червячную главную передачу позднее заменили на косозубую коническую, а трехступенчатая КПП уступила место четырехступенчатой. С 1929 года дизайн кабины Ford-AA был полностью унифицирован с легковой версией. В том же году начались совместные с фирмой *Timken* эксперименты по созданию трехосной версии. Первые образцы имели цепной привод заднего моста от ведущего среднего. Позднее от затеи с трехосностью полностью отказались.



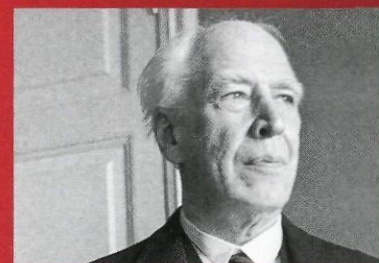
**Bedford W-type (1933–1939 год).** Экспансию в Европу американская корпорация *General Motors* осуществляла, в том числе, используя бренд «Британский «Шевроле» — под этим брендом продавались грузовики, с 1929 года производимые в английском графстве Бедфордшир. Затем, в честь графства, автомобили получили название *Chevrolet Bedford*, а в 1931 году из названия решили исключить слово *Chevrolet*. Так началась история английских грузовиков *Bedford*. В ноябре 1933 года компания представила новую трехтонную модель серии W. Грузовики оснащались 80-сильными верхнеклапанными 6-цилиндровыми двигателями *Chevrolet*. Существовало две версии машины — на короткой и длинной колесной базе, что позволяло строить на этой платформе всевозможные специализированные версии: от пассажирских автобусов и фургонов до пожарных машин (на снимке).

## 1937 год



Советские летчики Валерий Чкалов, Георгий Байдуков и Александр Беляков на самолете АНТ-25 совершили первый беспосадочный перелет через Северный полюс — из Москвы в Ванкувер. За этот перелет летчики получили ордена Красного Знамени. На фото: Георгий Байдуков, Валерий Чкалов и Александр Беляков (1936 год).

## 1938 год



7 августа ушел из жизни Константин Сергеевич Станиславский, знаменитый театральный режиссер, создатель теории сценического творчества, известной как «система Станиславского», один из основателей Московского художественного театра.

## 1940 год

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 мая для высшего командного состава Рабоче-крестьянской Красной армии введены генеральские и адмиральские звания, заменившие звания «комбриг» (командующий бригадой), «комдив» (командующий дивизией), «комкор» (командующий корпусом) и «командарм» (командующий армией).





ГАЗ-АА

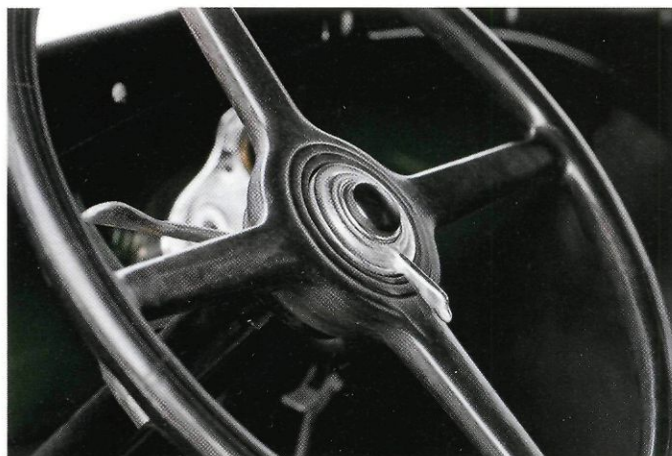








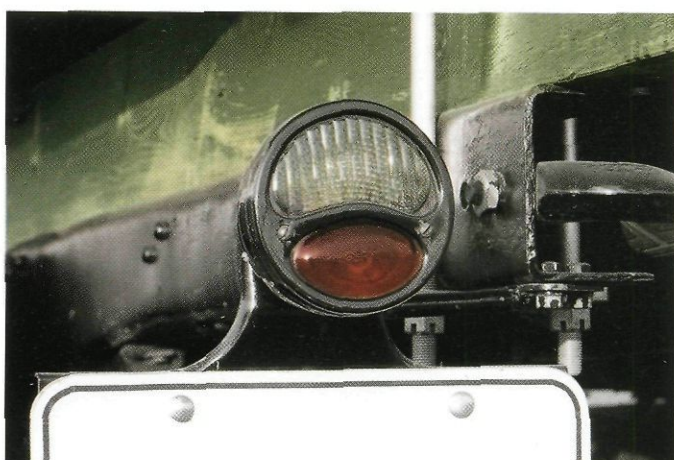
- ❶ Передняя часть (включая крылья, капот и решетку радиатора) у легкового ГАЗ-А и грузового ГАЗ-АА была совершенно одинаковой
- ❷ Приборная панель встроена в стенку бензобака
- ❸ В центре рулевого колеса — флажок переключения режимов вечернего освещения



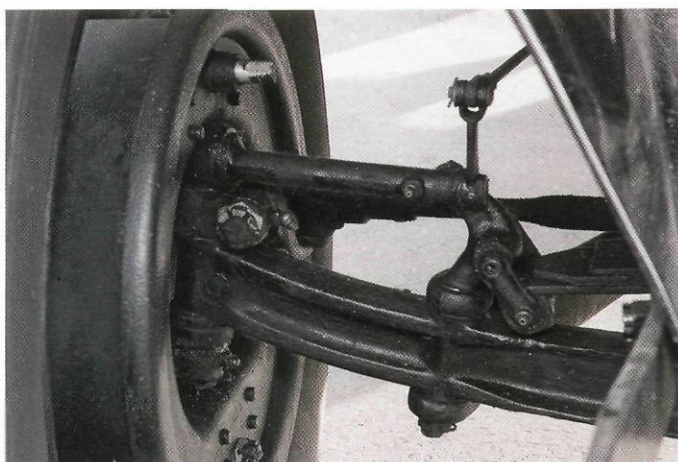




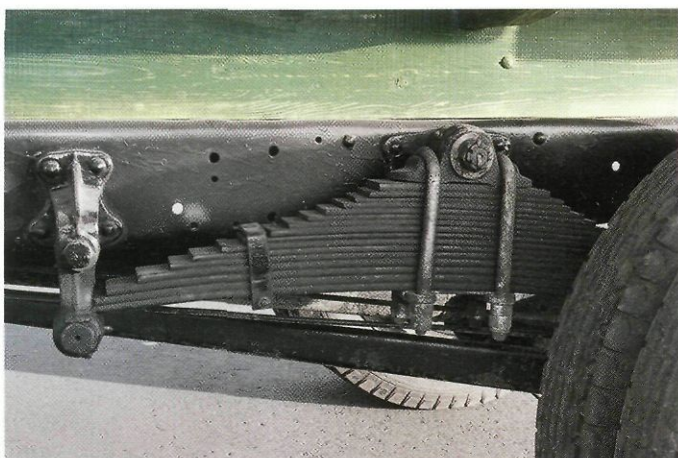
- ❶ В довоенный период зеркало заднего вида входило в комплектацию полуторки, но на машины устанавливалось редко
- ❷ Слева под фарой находился электрический сигнал. Со временем изменилась только форма раструба сигнала, а место установки осталось прежним
- ❸ В верхней части комбинации приборов — поплавков бензобака, показывавший количество топлива
- ❹ Рамка ветрового стекла могла откидываться вперед для лучшей вентиляции кабины
- ❺ Под панелью приборов (бензобаком) — краник подачи топлива в карбюратор
- ❻ Автомобиль полагался один единственный задний фонарь с левой стороны по ходу движения



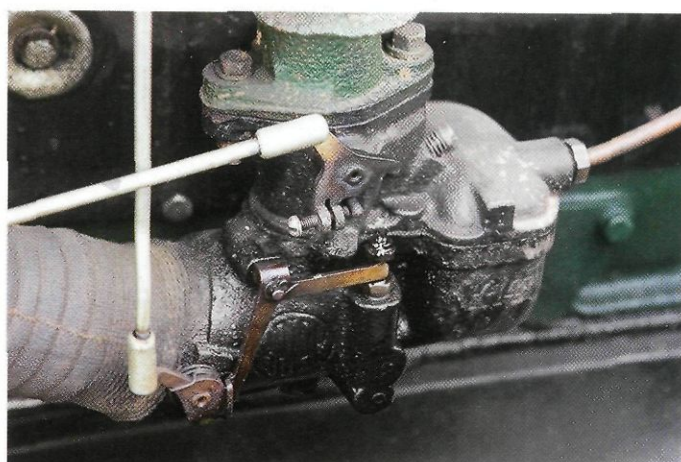




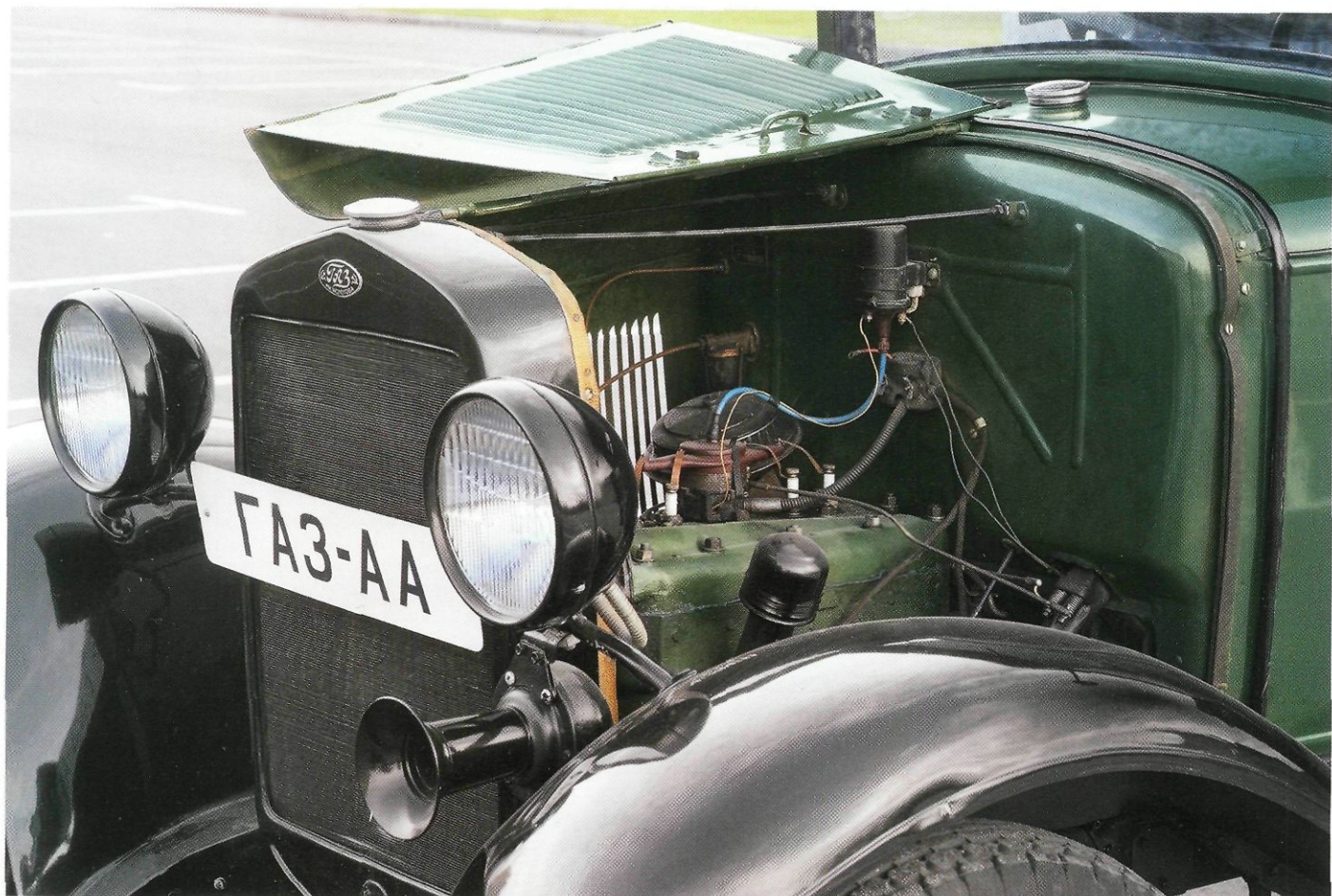
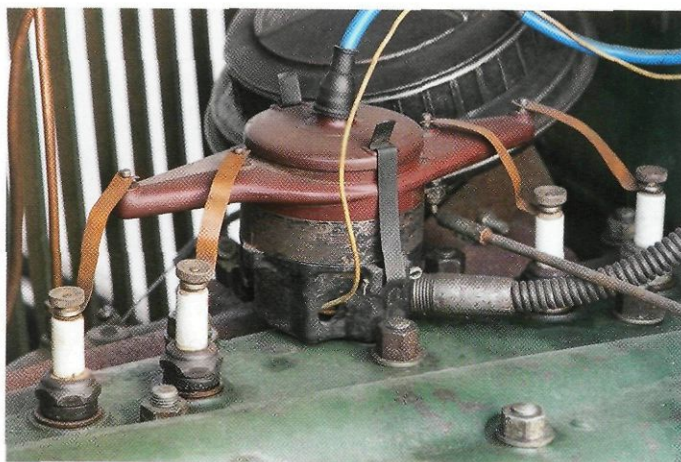
- ❶ Несмотря на небольшие габариты, полупортка была самым настоящим грузовиком — надежным, выносливым и неприхотливым
- ❷ В передней подвеске ГАЗ-АА всего одна рессора, расположенная поперек. Амортизаторы — рычажные, коловратного типа
- ❸ Задняя рессора автомобиля
- ❹ Заводская табличка указывает на то, что данный экземпляр ГАЗ-АА собран на автосборочном заводе в Москве из деталей, произведенных в Горьком







- ◉ Слева виден масляный фильтр, справа — электрический стартер двигателя
- ◉ На двигателе ГАЗ-АА стоял карбюратор с восходящим потоком воздуха
- ◉ Распределитель зажигания с открытыми токопроводящими пластинами
- ◉ Для обеспечения доступа к двигателю открываются створки капота по бокам





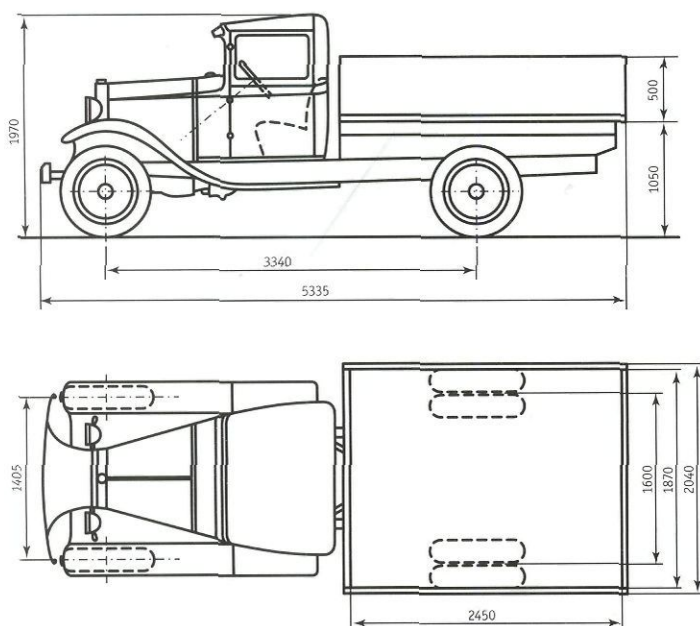


Схема автомобиля ГАЗ-АА

| Технические характеристики ГАЗ-АА                      |               |
|--------------------------------------------------------|---------------|
| Число мест                                             | 2             |
| Грузоподъемность                                       | 1500 кг       |
| Максимальная скорость                                  | 70 км/ч       |
| Расход топлива при полной нагрузке (при езде по шоссе) | 18,5 л/100 км |
| Электрооборудование                                    | 6 V           |
| Аккумуляторная батарея                                 | 3-СТ-80       |
| Генератор                                              | ГБФ-4105      |
| Стартер                                                | МАФ-4006      |
| Размер шин                                             | 6,5-20        |
| Масса, кг                                              |               |
| снаряженная (без груза)                                | 1810          |
| полная, в том числе:                                   | 3310          |
| на переднюю ось                                        | 825           |
| на заднюю ось                                          | 2485          |
| Дорожные просветы, мм                                  |               |
| под передней осью                                      | 275           |
| под задней осью                                        | 198           |
| Наименьший радиус поворота, м                          |               |
| по колею внешнего переднего колеса                     | 7,5           |

**Рулевой механизм**

червяк и двойной ролик, передаточное число — 16,6

**Подвески (передняя и задняя)**

зависимые, передняя с поперечной листовой рессорой, задняя с двумя продольными; амортизаторы гидравлические, коловратного типа

**Тормоза**

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

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

**Коробка передач**

механическая, трехходовая, с четырьмя передачами вперед и одной назад

**Сцепление**

однодисковое, сухое

**Передаточные числа**

I — 6,4; II — 3,09; III — 1,69; IV — 1,0; задний ход — 7,82

**Главная передача**

конические шестерни со спиральными зубьями; передаточное число — 6,6 или 6,67

**Двигатель**

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

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

**Карбюратор**

«Форд-Зенит»

**Максимальная мощность**

42 л. с. при 2600 об/мин

**Максимальный крутящий момент**

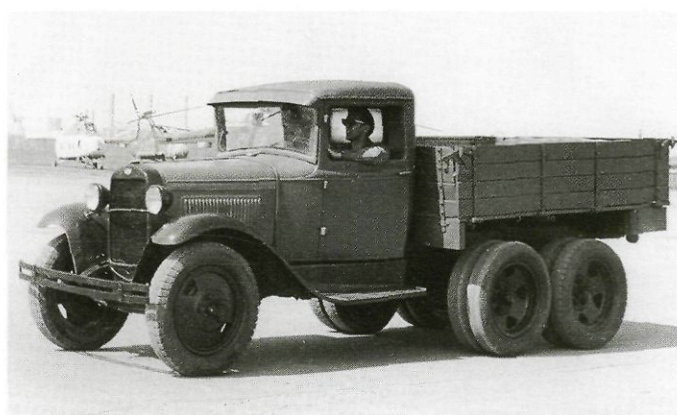
15,5 кгсм



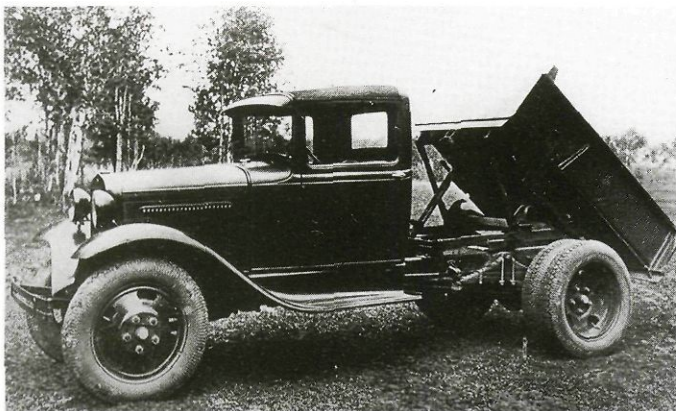


**Полутонный грузовик ГАЗ/ГАЗ-АА (с 1938 года — ГАЗ-ММ) выпускался Горьковским автозаводом с 29 января 1932 года по 10 октября 1949 года. За это время было собрано 829 808 автомобилей. «Полторка» стала настоящей «рабочей лошадкой», но ее эффективному использованию в народном хозяйстве и армии мешали отвратительные дороги и нехватка топлива. Поэтому основные модификации базового грузовика создавались в расчете на решение этих проблем.**

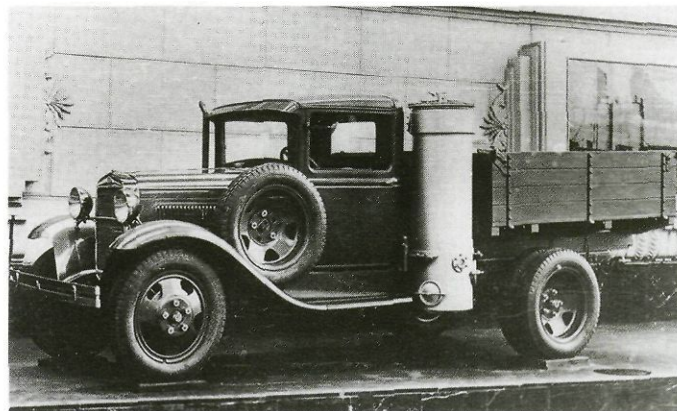
**ГАЗ-ААА.** Вопреки распространенному мнению, трехосный грузовик ГАЗ-ААА не входил в линейку готовых фордовских моделей, закупленных для производства в Нижнем Новгороде. Более того, трехосного *Ford-AAA* попросту не существовало! Лишь в 1929 году фирма *Timken*, специализировавшаяся на производстве узлов трансмиссии, разработала для грузовиков *Ford-AA* двухосную заднюю тележку, однако в США эта схема не прижилась из-за невосприимчивости. Поскольку СССР, напротив, остро нуждался в автомобилях повышенной проходимости и грузоподъемности, в конце 1930 года был подписан контракт о поставке в Нижний Новгород тысячи комплектов узлов доработанных шасси *Ford-AA* и задних ведущих мостов *Timken* с червячными главными передачами. В июне 1931 года на Первом автосборочном заводе началась сборка трехосных грузовиков несуществующей марки — *Ford-Timken*. Это была временная мера — осваивать производство американской конструкции нижегородцы не планировали. Собственный вариант трехосного грузовика — *Ford-AA-НАТИ-30*, существенно отличавшийся от заокеанского аналога конструкцией привода задних мостов и подвески тележки, — был создан



советскими инженерами в 1929 году. Именно этот прототип после проведения госиспытаний был передан на ГАЗ, где доводился в КБ спецмашин под руководством Виталия Андреевича Грачева. Серийное производство ГАЗ-ААА началось в 1934 году и продолжалось до 1943-го. Всего было выпущено 37 373 автомобиля.



**ГАЗ-С1 (ГАЗ-410).** Грузовик, для разгрузки которого не требовалось привлекать рабочую силу, то есть самосвал, нужен был и строителям, и военным. Металлоконструкции выпускал горьковский завод им. Свердлова, а собирали машины на Первом автосборочном. Грузовые кузова этих самосвалов в горизонтальном положении удерживались специальными цапфами. Для разгрузки водителю достаточно было освободить эти цапфы рычагом по левому борту, после чего кузов под тяжестью груза сначала откатывался назад по направляющим, а затем опрокидывался вокруг горизонтальной оси. Возвратные пружины механизма сжимались и возвращали опорожненный кузов в исходное положение, а водителю оставалось лишь вновь зафиксировать цапфы. Поскольку масса механизма для опрокидывания составляла 270 кг, грузоподъемность самосвала не превышала 1300 кг. Самосвалы ГАЗ-С1, позже получившие обозначение «ГАЗ-410», выпускались до 1946 года.



**ГАЗ-42.** В 30-е годы во многих регионах страны проблему горючего не могли решить даже с помощью «всеядного» мотора ГАЗ-А. Альтернативными видами топлива были древесный уголь и дрова. Разработки газогенераторных установок (симбиоз «топки» с ДВС) велись с середины 20-х годов. Если первые установки могли работать лишь на древесном угле, то более поздние конструкции — на «откалиброванных» деревянных чурках. Опираясь на конструкции газогенераторов, опробованных на шасси ГАЗ-АА в середине 30-х, горьковский автозавод разработал агрегат, которым с 1939 года оснащалась часть полуприцепов, получивших индекс «ГАЗ-42». В паре с газогенератором мотор ГАЗ-А развивал 30 л. с., ГАЗ-М — 37 л. с. Максимальная скорость газогенераторной полуприцепки, прозванной шоферами «газген», снизилась до 50 км/ч, грузоподъемность — до 1,2 т. До 1946 года было выпущено 33 840 грузовиков ГАЗ-42.





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«МОСКВИЧ-3-5-6»

DeAGOSTINI

