

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 222

СССР  
И СОЦСТРАН



## «ФОРД-АА»

ПО АМЕРИКАНСКОМУ ОБРАЗЦУ  
УДАРНЫМИ ТЕМПАМИ  
ДЕШЕВЫЙ И ПРОСТОЙ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №222, 2017

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»  
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова  
Главный редактор: Д. О. Клинг  
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов  
Финансовый директор: П. В. Быстрова  
Операционный директор: Е. Н. Прудникова  
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: С. В. Юхина

#### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем  
вопросам о коллекции заходите на сайт

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону  
горячей линии в Москве:

**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

**+ 375 17 279-87-87** (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,

ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 599 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

12,50 бел. руб., 1690 тенге

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

Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

Представленные изображения модели  
могут отличаться от реального  
внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 20 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,  
10 (верх): © m3dhdr.com; стр. 3, 4 (верх  
слева, верх справа), 7 (верх справа, низ), 14:  
частная коллекция Максима Шелепенкова;

стр. 7 (верх слева): © ФотоСоюз;

стр. 4 (середина, низ), 5, 6, 10 (низ), 11,  
12 (низ), 13 © из фонда РГАКФД г. Красногорск

© 2016–2017 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

#### Редакция благодарит за помощь

в подготовке выпуска

Александра Павленко,

Максима Шелепенкова

и Андрея Крюковского



Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
причиняющей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция для взрослых,  
не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям  
установленным Техническим регламентом  
Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011  
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов,  
Алексей Радованов

Дата выхода в России 13.12.2017

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







**Эта страничка отечественной истории сегодня практически забыта, а между тем массовое автомобилестроение в СССР начиналось со сборки из американских машинокомплектов автомобилей Ford A и Ford AA. Эти машины тогда гордо называли «советскими Фордами».**

### Догнать и перегнать

К концу 20-х годов в Советском Союзе положение с автомобилями стало критическим. Закупленные в массовом порядке в Первую мировую войну автомобили полностью исчерпали свой ресурс и уже не подлежали восстановлению, решить проблему пополнения автопарка страны поставками из-за границы было невозможно, а собственный автопром делал лишь первые робкие шаги. К началу 1928 года советскими автозаводами выпущено всего лишь 670 автомобилей, в то время как специальная правительственная комиссия во главе с Я. Э. Рудзутаксом двумя годами ранее определила потребность государства на ближайшие пять лет в 40 тыс. автомобилей! И это минимум, в реальности автомобилей необходимо было гораздо больше.

Грандиозные планы советского правительства по индустриализации и подъему экономики невозможно было осуществить без сотен тысяч новых грузовиков. Выход был один — создавать собственное массовое производство автомобилей.

Николай Осинский, в течение двух лет путешествовавший по Америке и изучивший все аспекты американского автопрома, в своих многочисленных публикациях убеждал, что в СССР массовый выпуск автомобилей надо организовать так, как это делают американцы, тогда на выходе получится дешевый и простой автомобиль, в котором и нуждается страна.

В результате развернулась полемика: во-первых, что лучше — строить один крупный автозавод по образу и подобию американского или несколько маленьких

по европейскому образцу, во-вторых, какие типы автомобилей необходимо производить на этих заводах и в каких пропорциях. Сначала предполагали, что будет построен автозавод по типу американского с годовым выпуском 12–25 тыс. автомобилей. Даже эти цифры выглядели ошеломляющими. Но Автодором (Обществом содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог СССР) была выдвинута идея строительства гигантского автозавода производительностью 100 тыс. автомобилей в год — цифра огромная. Советский Союз одним махом мог по количеству выпускаемых автомобилей опередить такие «автомобильные державы», как Германия или Италия.

Идея Автодора была подхвачена и закреплена на государственном уровне Постановлением ВСНХ СССР №498 от 4 марта 1929 года, в котором говорилось о строительстве мощного автомобильного завода производительностью 100 тыс. автомобилей в год. Одновременно в президиуме ВСНХ решался вопрос о месте строительства будущего советского автогиганта. В качестве возможных вариантов назывались Ленинград и Нижний Новгород. В результате выбрали Нижний Новгород. Он расположен достаточно далеко от границ и в то же время близко к уральским источникам сырья, где уже существовала развитая металлообрабатывающая промышленность, а значит и квалифицированная рабочая сила. К тому же здесь был крупный железнодорожный узел и удобные водные пути, обеспечивавшие дешевую перевозку полуфабрикатов и готовой продукции.

### Ударили по рукам

В конце марта 1929 года в Государственном институте по проектированию новых металлзаводов (Гипромез) начались работы по составлению эскизного проекта и экономического расчета нового автозавода с плановым выпуском в объеме 100 тыс. машин в год.

Опыта проектирования столь масштабных промышленных объектов у специалистов института не было, тем не менее, к концу апреля Гипромезом была подготовлена вся необходимая документация. Для осуществления общего управления строительством



Первый собранный Ford AA покидает конвейер Первого автосборочного завода (1 февраля 1930 года)





Ford AA образца 1928 года американского производства



Советский Ford AA выезжает из ворот Первого автосборочного завода



Сборка «советских Фордов» на автосборочном заводе в Нижнем Новгороде



Конвейер Первого автосборочного завода

завода была создана организация «Автострой», которую с 9 апреля 1929 года возглавлял С. С. Дыбец.

В это время советские специалисты активно вели переговоры о сотрудничестве с крупнейшими американскими автопроизводителями — *Ford Motor Company*, *General Motors*, *Chrysler Corp.* Наиболее сговорчивым оказался Генри Форд — техническое соглашение с *Ford Motor Company* было подписано 31 мая 1929 года в Диброне (штат Мичиган) председателем делегации ВСНХ Валерием Межлауком и Саулом Джорджем Броном, председателем совета директоров «Амторга» (акционерное общество, учрежденное в штате Нью-Йорк в 1924 году с целью содействия развитию российско-американской торговли в первые годы существования Советского государства). От имени компании *Ford* подписи поставили вице-президент Питер Мартин и сам Генри Форд.

Соглашение обязывало компанию Форда разработать «подробный план размещения завода и рабочий проект строительства и оборудования сборочного производства и кузовного цеха размера и производительности, достаточных для выпуска в год ста тысяч легковых и грузовых автомобилей при работе в две смены продолжительностью семь часов каждая». Кроме того, предусматривалась передача всех необходимых патентов, чертежей, спецификаций на выпускаемые автомобили, а также командировки специалистов Форда в Нижний Новгород и обучение советского технического персонала (ежегодно до 50 человек) на заводах *Ford* в Америке. Согласно договору, Форд в течение девяти лет обязался





предоставлять СССР все усовершенствования, которые он будет вводить на выпускаемых им автомобилях.

Советская сторона была обязана через «Амторг» приобрести продукцию фордовских предприятий на \$30 млн в течение ближайших четырех лет — эта сумма на момент подписания договора была эквивалентна 74 тыс. сборочных комплектов автомобилей. Это была своеобразная плата за техническую помощь в организации и оборудовании нового автомобильного завода в Советском Союзе.

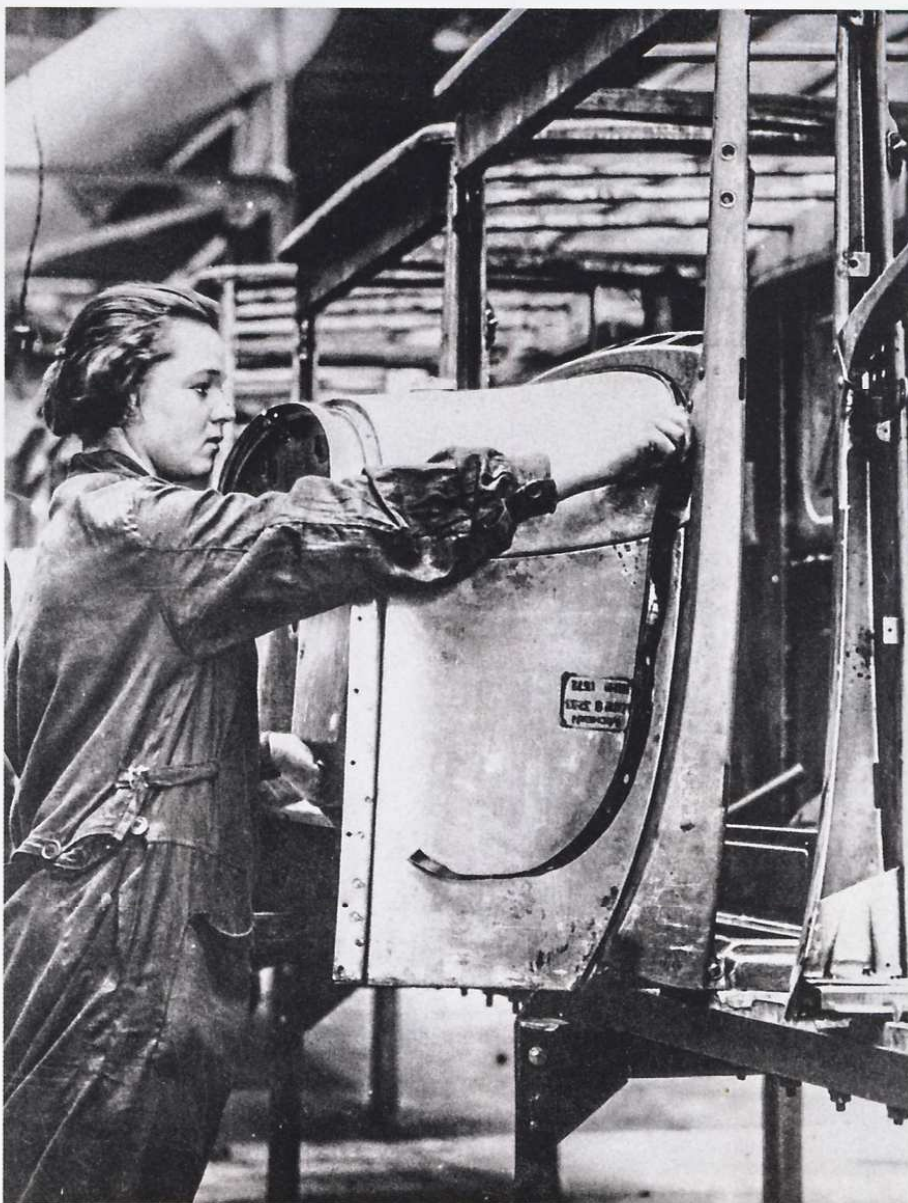
## Отверточная сборка

Поставки сборочных комплектов из США начались в ноябре 1929 года, причем в этот год планировалось поставить в разобранном виде уже 6 тыс. автомобилей, а в следующем 1930 году — 20 тыс. машин. При этом «Амторг» оплачивал все расходы Форда на упаковку и перевозку машинокомплектов через океан.

План поставок сборочных комплектов из Америки с заводов Ford выглядел так: 1929 год — 6 тыс., 1930 год — 20 тыс., 1931 год — 24 тыс., 1932 год — 24 тыс. Для сборки автомобилей «Форд» в СССР планировалось построить специальный автосборочный завод, который после прекращения поставок машинокомплектов из Америки должен был переориентироваться на сборку автомобилей из деталей, производимых автомобильным заводом в Нижнем Новгороде.

Наибольший спрос на автомобили тогда был в столице и близлежащих областях, поэтому автосборочный завод решили строить в Москве. Но даже при самых ударных темпах строительства новый автосборочный завод в лучшем случае мог появиться не ранее апреля 1930 года, а первая партия сборочных комплектов ожидалась уже в конце 1929 года. Поэтому требовалось дополнительно организовать временные автосборочные мастерские, рассчитанные на сборку 5–6 тыс. машин (это то количество, которое поступит от компании Ford) до пуска постоянного автосборочного завода в Москве.

Для временных автосборочных мастерских в июле 1929 года подыскивали подходящие производственные площади в самом Нижнем Новгороде — у завода «Гудок Октября» был большой корпус, часть которого использовали под склады. Требовалось сделать небольшую перестройку корпуса и частично возвести новые перекрытия, а также построить котельную и транс-



Сборка кабины для советского грузового «Форда»

форматорную, обустроить железнодорожную ветку для подвоза деталей и вывоза готовой продукции. Стоимость этих работ была относительно невелика, но надо было утрясти отношения с «Союзхлебом», который занимал часть корпуса под склады. Рассматривали и другие варианты: бывший 2-й Государственный автозавод (РБВЗ в Филях) и «Можерез» (железнодорожные мастерские в Люблино).

Все вопросы с переоборудованием цехов и строительством новых сооружений для временной автосборочной мастерской возложили на директора завода «Гудок Октября». Это предприятие было основано в 1827 году в пригороде Нижнего Новгорода (в районе деревни Канавино) как сталелитейное. Перед Февральской революцией, в 1916 году, сюда из Риги эвакуировали же-

лезно-конструкционный завод «Молот», выпускавший военную продукцию. В 1927 году, после объединений мастерских, перемещений заводов и переименований, предприятие превратилось в завод «Гудок Октября», в состав которого вошли также соседние заводы «Красный плуг» и «Ремвоздух». Во время переоборудования будущий автосборочный завод называли по старинке «Гудком Октября», так как собственного названия он тогда еще не имел. Вероятно, именно этот факт впоследствии и внес столько путаницы. Сам завод «Гудок Октября» не занимался сборкой или производством автомобилей, а продолжал выпуск своей основной продукции — к тому времени это были сельскохозяйственные агрегаты и оборудование для пищевой промышленности.





Установка кабины на шасси на автосборочном заводе в Нижнем Новгороде

Нижегородский автосборочный завод сдали в эксплуатацию только 1 июля 1930 года. С этого же момента он получил и свое название — Государственный автосборочный завод №1 Управления по постройке автозавода «Автострой» Главмашстроя ВСНХ СССР, а в обиходе его продолжали называть Первым автосборочным.

Поначалу в Канавино собирали *Ford AA* полностью из американских деталей. Это были автомобили *Ford AA* образца 1928/1929 модельного года. От привычных нам *Ford AA* образца 1929/1930 года и последующих отечественных ГАЗ-АА они отличались кабиной более примитивной формы, высоким решетчатым кузовом (популярным у американских фермеров), ведущим мостом с червячной главной передачей и односкатными колесами на ведущем мосту. Последнее обстоятельство объяснялось тем, что в Америке уже успели привыкнуть к хорошим дорогам и выпускали полутоннажные грузовики именно в такой конфигурации.

В процессе сборки грузовиков *Ford* на Нижегородском автосборочном заводе №1 в автомобили вносили изменения. Первым делом заменили американскую грузовую платформу с высокими решетчатыми бортами — в отечественных условиях она оказалась неэффективной. Ей на смену пришла платформа с тремя открывающимися бортами, разработанная в СССР специально для автомобилей *Ford AA* и выпускаемая тоже в Нижнем Новгороде — на заводе «Красное Сормово», а лес для этих платформ заготавливало и сушило предприятие «Новая сосна».

Следом на машинах стали устанавливать задние двойные скаты вместо одинарных. Это было продиктовано плохим состоянием отечественных дорог и очень частой перегрузкой машин, когда использование односкатных колес на задней оси становилось просто опасным.

Автомобили *Ford AA* образца 1928/1929 года собирали в Нижнем Новгороде в первой половине 1930 года — до тех пор пока не были полностью израсходованы сборочные комплекты первой поставки 1929 года. Уже с начала 1930 года в СССР стали приходить машинокомплекты модернизированных автомобилей *Ford AA* модельного ряда 1930 года, которые разительно отличались от машин предыдущей поставки — прежде всего, благодаря новой, более современной кабине, новому капоту и решетке радиатора.

Сборка автомобилей Ford в СССР в 1929–1932 годах

Модель	1929	1930	1931	1932	Выпущено
Ford A	547	2921	326	—	3794
Ford A Tudor	10	—	244	—	254
Ford AA	97	3751	12 411	1093	17 352
Ford Timken	—	—	997	122	1119
Итого	654	6672	13 978	1215	22 519

Несмотря на все старания, сдать автосборочный завод в Нижнем Новгороде в 1929 году не смогли, а первый «советский Форд» сошел с конвейера этого предприятия только 1 февраля 1930 года. Однако чуть раньше сборку автомобилей *Ford* начал Харьковский автосборочный завод, организованный в помещениях бывшего сахарорафинадного завода (Ивановская сахаровар-

ня) — на Украине в то время существовали собственные планы развития автомобилестроения. Но собрали в Харькове немного — 97 грузовых автомобилей *Ford AA* и 10 легковых автомобилей *Ford A Tudor*. Тем не менее, факт остается фактом — первые «советские Форды» были собраны именно в Харькове, хотя официальная версия выглядит несколько иначе.





Проводы сверхплановых автомобилей «Форд» в Москву

Колонна из 25 сверхплановых автомобилей «Форд» по пути в Москву в подарок XVIII партсъезду (1930 год)

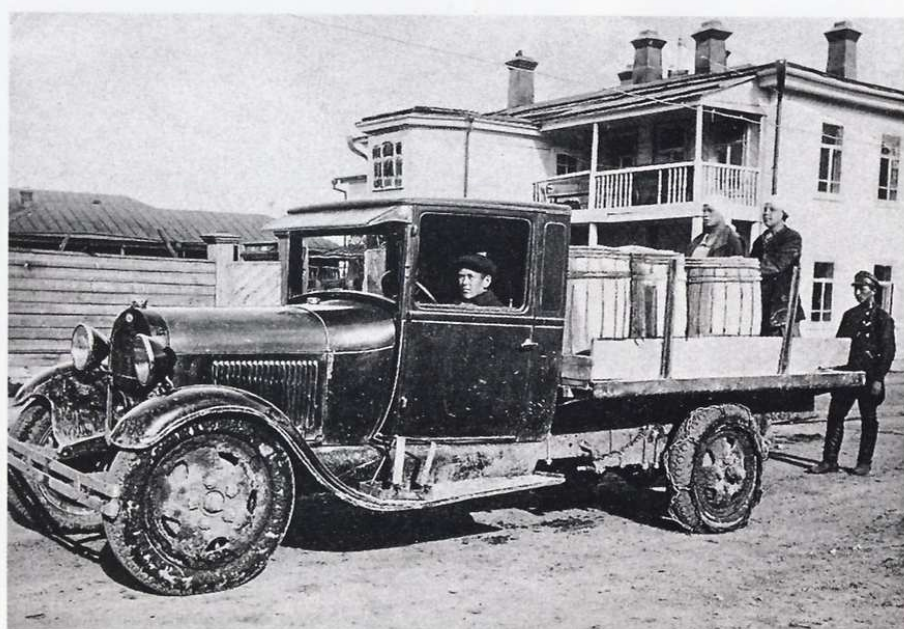
ра. К тому же они получили новые ведущие мосты с конической главной передачей. Модернизированные грузовики Ford AA образца 1930 года с отечественными борто-

выми платформами собирали уже не только в Горьком (бывший Нижний Новгород), но и на Московском автосборочном заводе №2 имени КИМ, который вступил в строй 6 нояб-

ря 1930 года — в канун 13-летия Великой Октябрьской революции. По мере того как московский завод набирал обороты, сборка автомобилей в Нижнем Новгороде постепенно сворачивалась. Последнее время на Первом автосборочном уже собирались практически только Ford Timken — трехосные автомобили повышенной проходимости для армии.

Сборка машин из импортных деталей в Нижнем Новгороде и Москве закончилась в 1932 году с прекращением закупок и поставок сборочных комплектов. Суммарно на всех заводах в период 1929–1932 годов собрали 18 471 грузовой автомобиль Ford из американских деталей (включая автомобили Ford AA образца 1929 года и трехосные Ford Timken) и 4048 легковых Ford A. После вступления в строй нижегородского автогиганта автосборочный завод реорганизовали в экспериментальный кузовной цех (с 1933 года — Автобусный цех в составе ГАЗ имени Молотова), после чего в Канавино сначала изготавливали опытные образцы автобусов (ГАЗ-3) на шасси «полуторок» ГАЗ-AA и небольшие

Продолжение на стр. 10



Автомобиль Ford AA





«ФОРД-АА»













партии легковых автомобилей с кузовом седан (ГАЗ-6 «Пионер»), а затем освоили массовый выпуск пикапов (ГАЗ-4) и автобусов (ГАЗ-03-30, ГАЗ-03-195). Здесь позже производились самосвалы ГАЗ-С1 (ГАЗ-410) и санитарные автобусы ГАЗ-55. С 1946 года завод выходит из состава ГАЗ и становится самостоятельным предприятием — Горьковским автобусным заводом.

Выпускаемые на Автозаводе имени Молотова грузовики ГАЗ-АА были практически полной копией автомобилей Ford AA образца 1930 года, но изготавливались они уже полностью из отечественных деталей и комплектующих. Качество этих автомобилей, особенно первое время, оставляло желать лучшего, поэтому в среде водителей «советские Форды», собранные из амери-

канских деталей, ценились намного выше, чем отечественные машины. Сделку с Фордом специалисты оценивают по-разному, но чаще превалирует следующее мнение: несмотря на то что обязательства по контракту советской стороной не были выполнены полностью (в нарушение условий договора советская сторона оплатила и получила только 22 тыс. автомобилей Ford, хотя помимо сборочных комплектов в счет изначально оговоренной суммы делались и другие закупки — запасные части, производственное оборудование и т.д.), сам Генри Форд в накладе не остался, так как смог отправить в СССР огромное количество машин в разгар Великой депрессии в Америке, тем самым загрузив свое производство в период кризиса. Однако Советский Союз от этой сделки получил гораздо больше — благодаря контракту с Фордом мы смогли в кратчайшие сроки начать массовую автомобилизацию страны, построив у себя крупнейший в Европе автозавод и переняв американские технологии. А кроме того, стали развивать смежные отрасли, освоив массовое производство автомобильных комплектующих: резиновых изделий, автопокрышек, стекол, компонентов автоэлектрики и т.д.



Автомобили Ford AA с новыми советскими бортовыми платформами





## Московский автосборочный завод №2 имени КИМ

Для сборки поступающих из Америки машинокомплектов автомобилей Ford требовался крупный автосборочный завод. Рассматривалось несколько вариантов размещения такого предприятия вблизи Москвы, но подходящих готовых площадей не находилось, поэтому решено было строить завод что называется «с нуля».

С одной стороны, это решение затягивало реализацию проекта, так как сборочные мастерские в Москве могли быть готовы в лучшем случае не ранее апреля 1930 года, а к этому времени в СССР должны были прийти уже несколько тысяч машинокомплектов Ford. С другой стороны, сразу потратившись на строительство большого специального автосборочного завода, оборудованного по последнему слову техники, страна получала новое современное предприятие, которое в дальнейшем можно было бы использовать для сборки автомобилей из деталей, поступающих с автозавода в Нижнем Новгороде.

Последний фактор перевесил, и в Москве решили строить новый автосборочный завод с нулевого цикла. Строительство постоянного автосборочного предприятия началось в месте, известном под названием Сукино болото. Оно было удобно тем, что непосредственно примыкало к границам города, и в этом районе уже находилось несколько крупных промышленных предприятий (АМО, «Динамо») и возводились новые («Господшипникстрой»). Здесь была развитая железнодорожная сеть — в непосредственной близости от завода проходила Московская кольцевая железная дорога и пути Нижегородской железной дороги.

Колонна легковых автомобилей Ford A покидает Московский автосборочный завод имени КИМ

Впоследствии этот промышленный район, войдя в состав Москвы, стал называться Пролетарским.

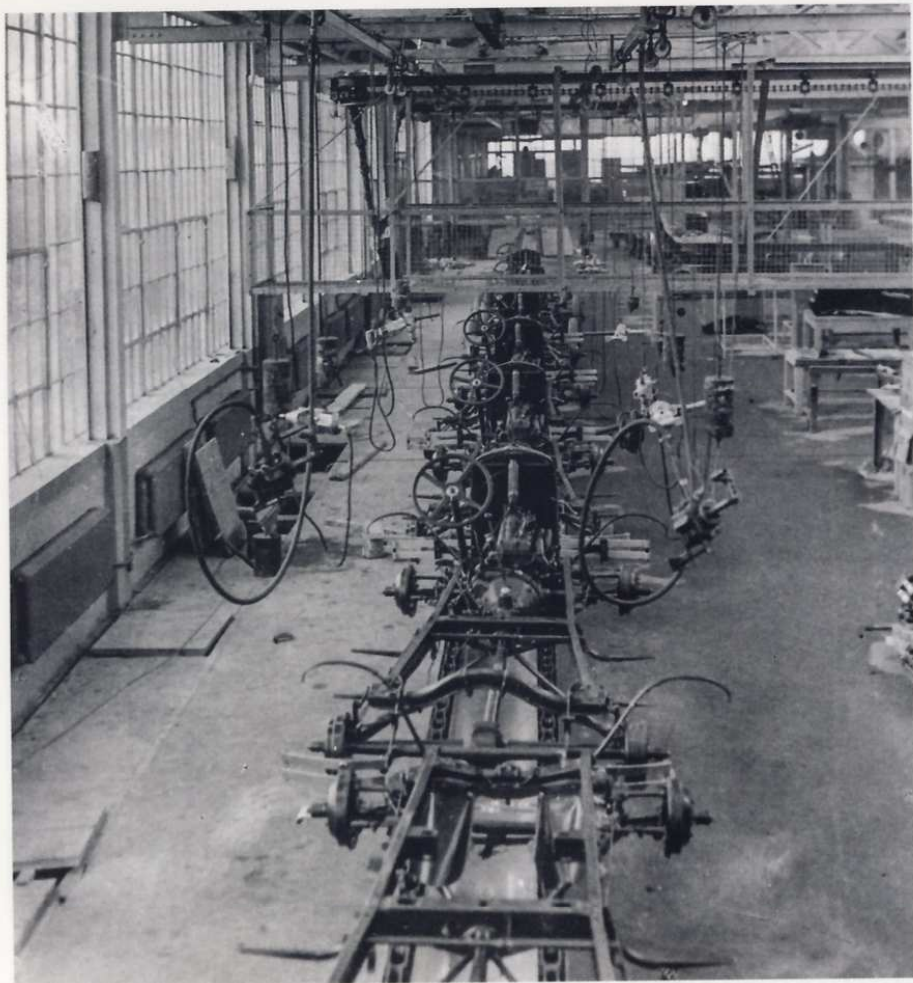
Московский автосборочный завод был запущен 6 ноября 1930 года. Большинство рабочих — комсомольцы и молодежь. На митинге по случаю пуска завода единогласно принято предложение о присвоении предприятию имени Коммунистического интернационала молодежи (КИМ). Официально завод получил название «Государственный автосборочный завод №2 имени КИМ». В обиходе его чаще всего будут называть просто — Завод КИМ.

В ноябре планировали собрать 170–190 машин, а собрали всего 61 легковой и 34 грузовых автомобиля. Но в декабре отставание было наверстано — планировали собрать 400 машин, а собрали 281 грузовую и 205 легковых. Автозавод мог бы собирать автомобилями больше, но начал сказываться дефицит поставок машинокомплектов из Америки сразу на два сборочных завода (в Москву и Нижний Новгород).

Еще в начале года отказались от поставок из Америки объемных грузовых платформ для грузовиков Ford AA, и если в Нижнем Новгороде очень быстро нашли предприятие, которое было готово их поставлять на сборочный конвейер, то в Москве с этим были проблемы. Наиболее подходящим виделся завод АМО, который также входил в ВАТО (Всесоюзное объединение автотракторной промышленности ВСНХ СССР) и имел соответствующий опыт и оборудование, но АМО их делать отказался, сославшись на большую загрузку деревоперерабатывающего производства собственными заказами. А других подходящих производств в Москве не нашлось. В результате заказ на бортовые платформы для грузовиков, сходящих с конвейера завода КИМ, разместили в Одессе. Несмотря на все уверения, что дело продвигается хорошо, в 1930 году из Одессы получили только 38 платформ, а этого было явно недостаточно. На площадке готовой продукции завода КИМ стало накапливаться большое количество грузовиков Ford без платформ, хотя страна остро нуждалась в грузовиках. Кончилось дело тем, что завод АМО обязали делать бортовые платформы для «Фордов» в приказном порядке.

Сборку автомобилей из американских машинокомплектов КИМ прекратил в конце





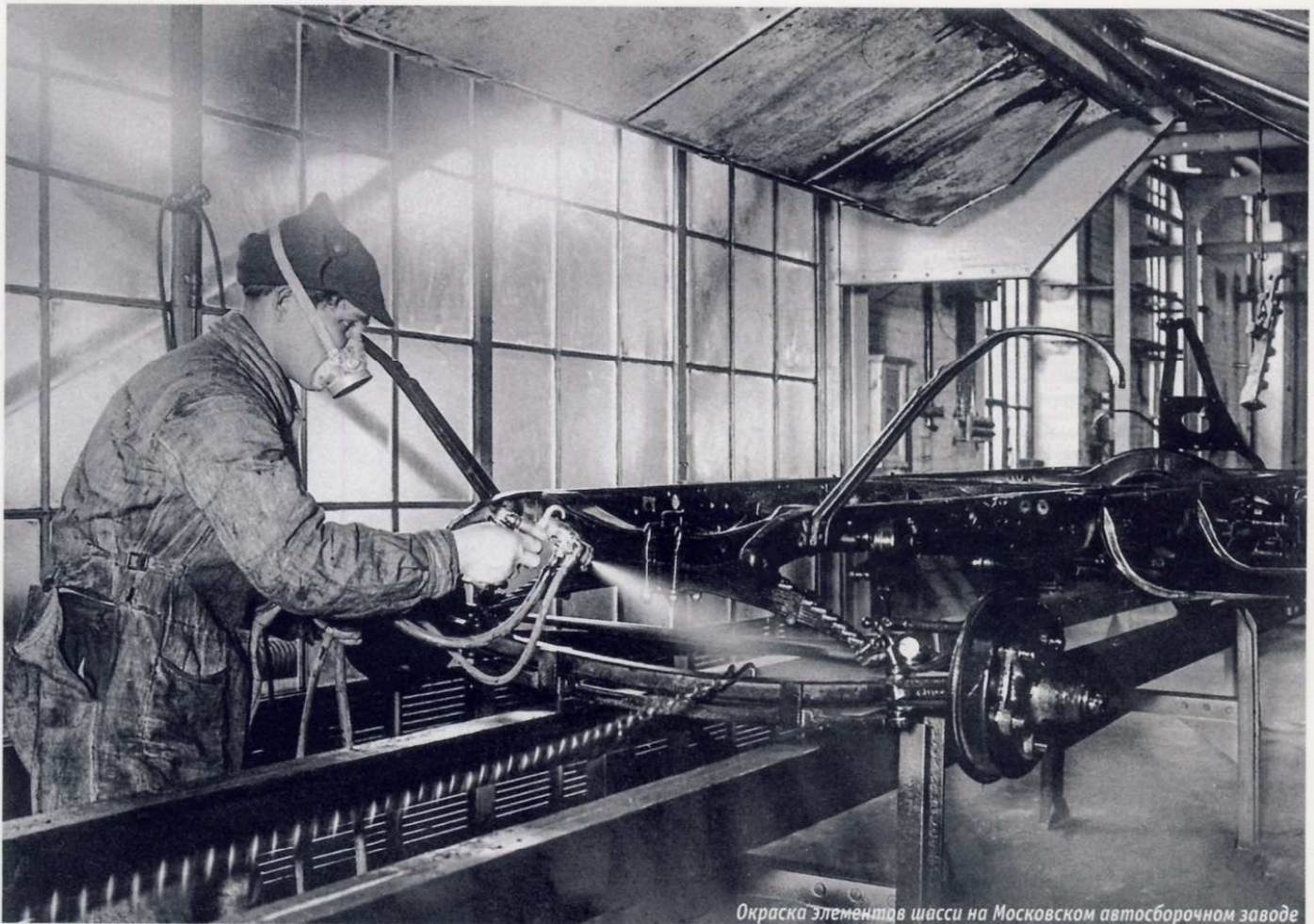
*Сборочный конвейер Московского  
автосборочного завода*

1932 года. К этому времени собрали 11 696 полутонных грузовиков Ford и 3500 легковых. С пуском ГАЗа импорт деталей прекратился, но КИМ не мог собирать машины из отечественных деталей из-за их отсутствия — освоение автомобилей на ГАЗе шло плохо, не хватало деталей для собственного конвейера. В это время КИМ ремонтировал легковые автомобили, собирал агрегаты для комбайнов. С сентября 1933 года здесь снова стали собирать грузовые машины — уже из отечественных деталей. Затем, став филиалом ГАЗа, завод вел сборку полутонных ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ из выпускаемых в Горьком деталей. По плану в 1934 году завод должен был выпустить 24 тыс. автомобилей, в 1935 году — 45 тыс., в 1936 году — 60 тыс., из которых 30 тыс. легковых М1. Для выполнения этих планов предприятие предстояло реконструировать. С 1935 года началась реконструкция. Планировалось расширить главный корпус, построить два гаража на 240 автомобилей, склады и т.д. С 1938 года, как и в Горьком, часть машин оснащали модернизированным двигателем

*Сборка грузовиков Ford AA в Москве*







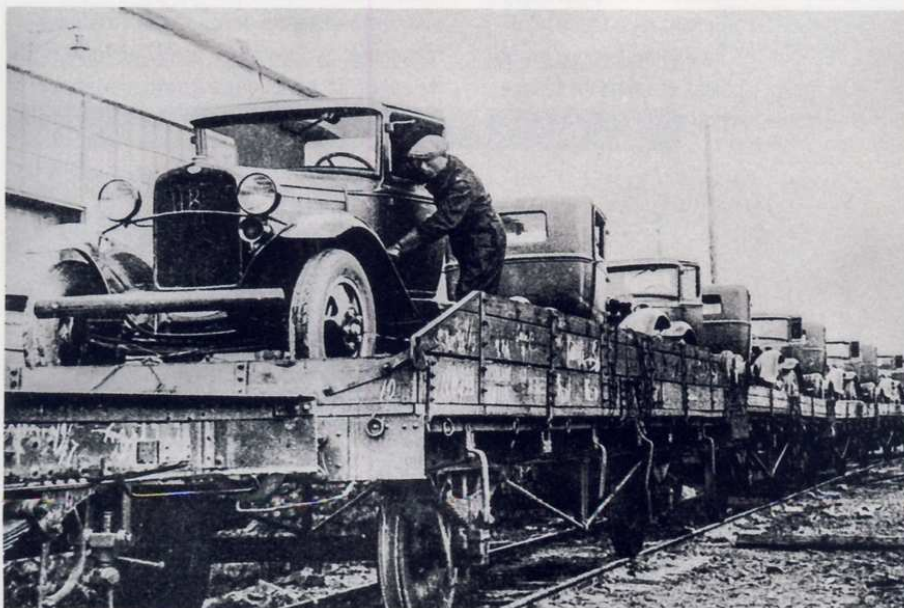
Окраска элементов шасси на Московском автосборочном заводе

ГАЗ-ММ. В 1939 году приняли решение о перепрофилировании завода на выпуск малолитражных легковых автомобилей. Последнюю «полторку» из ворот предприятия проводили 12 мая 1939 года. Всего в Москве собрали 199 281 автомобиль ГАЗ-АА, а оборудование для производства

грузовиков затем передали на Ростовский автосборочный завод. В Москве пытались организовать серийное производство легковых малолитражных автомобилей КИМ-10-50, но после начала войны, осенью 1941 года, все оборудование завода было эвакуировано на восток,

в Свердловск, где предприятие объединили с танковым заводом №37 имени Серго Орджоникидзе. В июле того же 1942 года, по решению Государственного Комитета Обороны, КИМ и Завод №37 были слиты в один Завод №50 Наркомата танковой промышленности.

Весной 1944 года на бывшем КИМе был организован завод «Автозапчасть» при Наркомате среднего машиностроения. Здесь осваивали часто выходившие из строя на фронтовых дорогах валы и шестерни для трансмиссий иномарок — «Виллис», «Доджей», «Фордов», «Студебеккеров». А уже в августе 1944 года вышли первые приказы директора о возвращении на завод станков и другого оборудования КИМа, разбросанных по предприятиям Наркоматов среднего машиностроения и танковой промышленности, и о подготовке к возобновлению выпуска малолитражных автомобилей, теперь уже марки «Москвич».



Отправка готовой продукции с Московского автосборочного завода





Не секрет, что Советскому Союзу автомобили нужны были не только для развития промышленности и сельского хозяйства, но и для укрепления обороноспособности страны. Вот только «фордуки» плохо подходили для этих целей — особенно много нареканий вызывала недостаточная грузоподъемность этих автомобилей и плохая проходимость по грунтовым дорогам в период распутицы. Поэтому военные первым делом озаботились улучшением этих двух параметров «советского Форда».

## Ford Jumbo

Самым дешевым и доступным способом увеличения проходимости обычных автомобилей было превращение их в трехосные варианты, когда вместо одинарного заднего ведущего моста на шасси устанавливалась двухосная балансирующая тележка с двумя ведущими мостами. Подобные готовые конструкции уже существовали в Америке, но их выпускал не сам Ford, а различные специализированные компании (*Hollister, Duel-Duty, Hi-Lo* и др.).

Чтобы оценить возможности трехосных автомобилей повышенной проходимости на базе Ford AA, в 1929 году советской стороной была заказана партия двухосных тележек *Jumbo* у компании *Hollister*. С помощью этих тележек двухосный Ford AA довольно просто и быстро превращался в трехосный. Несколько грузовых машин с такой тележкой собрали в начале 1930 года на Государственном автосборочном заводе №1 в Нижнем Новгороде — они получили наименование *Ford Jumbo*.

## Ford Dearborn

Трехосные машины типа Ford AA *Jumbo* с ведущими мостами с червячной передачей неплохо себя показали на испытаниях и в эксплуатации. Но обновленные Ford AA образца 1930 года имели уже не червячную, а коническую пару главной передачи. Получалось, что горьковский автозавод



должен был одновременно осваивать производство ведущих мостов двух типов — для двухосных машин и для трехосных. Вполне закономерно встал вопрос, а нельзя ли трехоску также перевести на ведущие мосты с конической передачей? Поскольку между Ford Motor Company и СССР было заключено соглашение о предоставлении технической помощи, эту задачу попытались переложить на американскую сторону. Такая трехоска была создана на заводе Ford. У нас она получила наименование *Ford*

*Dearborn* — по имени города, в котором располагалось фордовское конструкторское бюро. Эта машина проходила испытания в СССР, но освоить ее производство советская промышленность так и не смогла.

## Ford Timken

В 1931 году в стране развернулась агитационная кампания Автотора за создание трехосных автомобилей для Красной армии. На средства, собранные в автоторовских организациях, у фирмы *Timken* (США) были





приобретены комплекты задних мостов для переоборудования собираемых в СССР фордовских «полупорок» в трехосные. В результате из-за границы поставили тысячу комплектов задних мостов, а переоборудованием машин занимался Автосборочный

завод №1 в Нижнем Новгороде. Первые *Ford Timken* Автодор передал Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА) 5 сентября 1931 года. Это была знаменитая автоколонна имени Клима Ворошилова из тридцати «шестиколесных» автомобилей.

Трехоски *Ford Timken* собирались до 1932 года, пока не закончились комплекты мостов, которые больше не закупались, так как мосты *Timken* имели червячную передачу и не были унифицированы с ведущими мостами двухосных «полупорок».

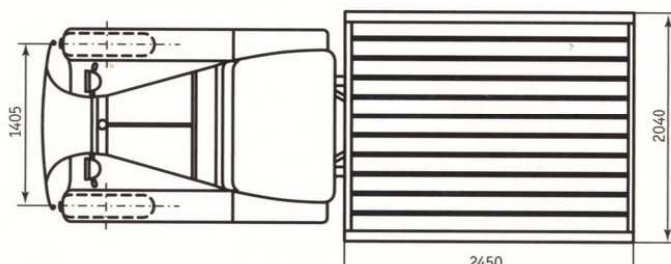
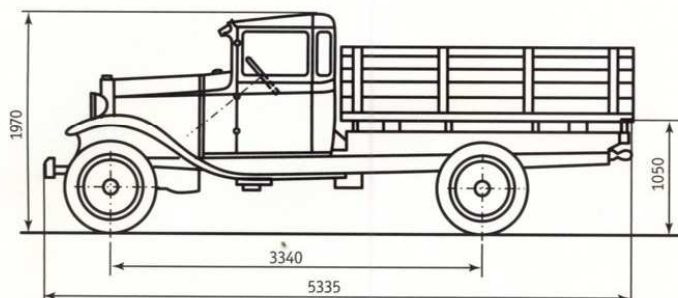


Схема *Ford AA*

#### Технические характеристики *Ford AA*

Число мест	2
Грузоподъемность	1500 кг
Максимальная скорость	70 км/ч
Расход топлива при полной нагрузке по шоссе	16–18 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Топливный бак	38 л
Размер шин	32×6
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная (без груза)	1723
полная, в том числе:	3460
на переднюю ось	835
на заднюю ось	2625
<b>Дорожные просветы, мм</b>	
под передней осью	275
под задней осью	198
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по колею внешнего переднего колеса	7,5
<b>Рулевой механизм</b>	
червяк и двойной ролик, передаточное число — 11,25	
<b>Подвески передняя и задняя</b>	
зависимые, передняя — с поперечной листовой рессорой, задняя — с двумя продольными; амортизаторы гидравлические, коловратного типа	
<b>Сцепление</b>	
однодисковое, сухое	

#### 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

#### Передаточные числа

I — 6,4; II — 3,09; III — 1,68; IV — 1,0; задний ход — 7,82

#### Главная передача

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

#### Двигатель

*Ford*, 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	4,22
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

#### Максимальная мощность

40 л.с. при 2200 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

15,5 кгм



**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Специальный выпуск  
коллекции  
«Автолегенды СССР»:  
«Уайт-АМО»

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)



Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

РАФ-977В  
«ЛАТВИЯ»



16+

RCforum.ru

**DeAGOSTINI**

ISSN 2071-095X  
00222  
9 772070 095170