

Навстречу 95-летию журнала «Автомобильный транспорт»

20 января 2018 года журналу «Автомобильный транспорт» исполнится 95 лет. Первый его номер вышел под названием «Мотор», в 1941 году он был переименован в «Автомобиль», а с 1953 года стал называться «Автомобильный транспорт». В преддверии юбилейной даты продолжаем публиковать материалы, напечатанные в нашем издании несколько десятков лет назад, а также воспоминания современников о наиболее значимых событиях в развитии автотранспортной отрасли. Сегодня речь пойдет об особенностях конструкции автомобилей Форд нового типа А, впервые появившихся на улицах европейских городов в конце 1927 года – старт продаж состоялся 2 декабря, об опыте их эксплуатации в Советском Союзе, зарождении автосборочного производства, а также выпуске первого серийного советского легкового автомобиля, когда Форд А получил новое обозначение – «ГАЗ-А».

Форд А в Стране Советов 90-летию модели посвящается...

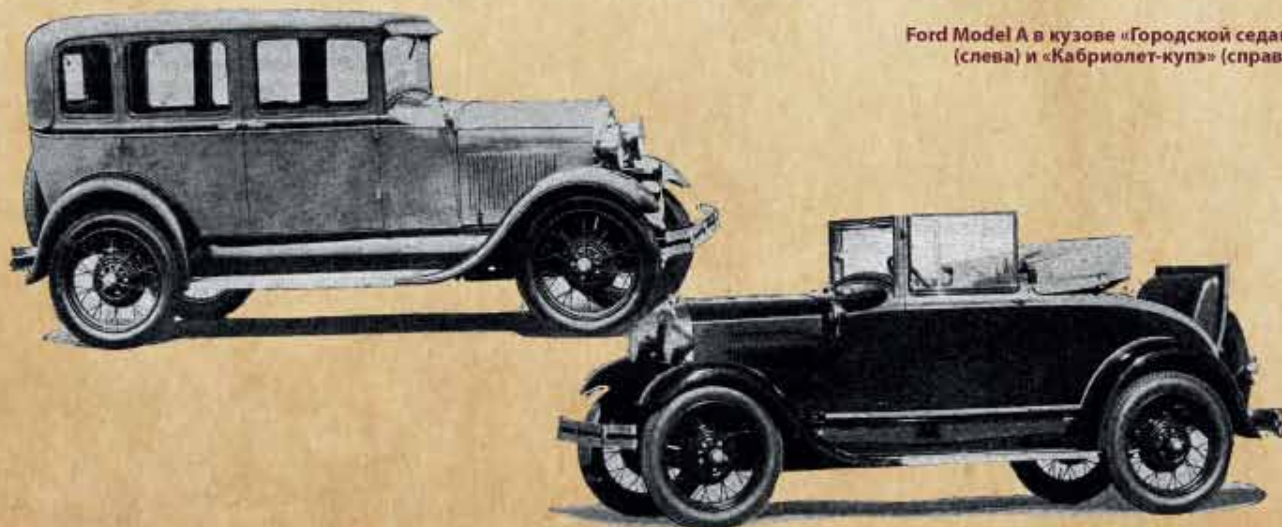
В. Чапчаев, Ф. Черноусов (СПб ГУП «Пассажиравтотранс»)

Первые автомобили Форд нового типа А (англ. – Ford model A) впервые появились на улицах европейских городов в конце 1927 года – старт продаж состоялся 2 декабря. Главной особенностью конструкции Форд А, как и у предыдущей модели «Т», являлась высокая адаптация конструкции к массовому конвейерному производству. Автомобиль комплектовался четырехцилиндровым бензиновым двигателем объемом 2,05 или 3,28 л. Последний, ставший для Форд А основным, имел алюминиевые поршни и развивал мощность до 40 л.с. Напряжение бортовой электросети составляло 6 вольт.

Среди других технических решений, примечательных для современных автомобилистов, стоит упомянуть сварной бензобак, составлявший одно целое с передним щитком, который располагался под лобовым сте-

клом со стороны двигателя. Такое местоположение было выбрано конструкторами для организации подачи горючего в карбюратор самотеком. Отказ от бензонасоса, в свою очередь, был обусловлен стремлением производителя сделать автомобиль максимально дешевым, но не вопреки его надежности.

Одобрение среди специалистов автотранспортной отрасли 1920-х годов вызвали технические решения системы зажигания: bobина была расположена в водонепроницаемом ящике, распределитель зажигания – трамблер – расположился на головке блока цилиндров. Трамблер со свечами, в отличие от современных автомобилей, соединяли не изолированные провода, а бронзовые пружины. Центральный провод был проложен внутри стальной трубки.



Ford Model A в кузове «Городской седан» (слева) и «Кабриолет-купэ» (справа)

Система смазки двигателя была организована комбинированная: разбрызгивание посредством насоса и самотеком. Охлаждение – водяное с принудительной циркуляцией, обеспечиваемой центробежной помпой. Позади радиатора устанавливался двухлопастный вентилятор, приводимый во вращение ремнем. Тем же ремнем обеспечивалась работа динамо-генератора, установленного с левой стороны мотора. Регулировка натяжения ремня производилась смещением генератора, для чего в моторном отсеке специально было предусмотрено свободное место.

Среди других особенностей конструкции Форд А следует упомянуть, что коробка передач была селекторного типа трехступенчатая; сцепление – многодисковое сухое; тормоза – с приводом на все колеса, механические с уравнителем усилий – в действие приводились как посредством педали, так и с помощью рычага, устанавливаемого слева от водителя. Подвеска автомобиля была выполнена на полуэллиптических рессорах, установленных поперечно кузову. Смягчить их жесткость были призваны амортизаторы.

Отдельного упоминания заслуживают колеса Форд А: со спицами из одного цельного куска проволоки, соединенными с ободом посредством электросварки. Последняя в конструкции нового автомобиля, в сравнении с другими моделями того времени, нашла очень широкое применение, придя на смену заклепочному соединению. Так, электросварка позволила значительно уменьшить массу шасси без ущерба его прочности, упростить точность подгонки деталей и, как результат, снизить стоимость производства.

Кузов Форд А полностью соответствовал европейским представлениям второй половины 1920-х годов об изяществе и комфорте автомобиля. Он окрашивался новейшим для того времени нитро-целлюлозным составом – по заверениям изготовителя, краска не трескалась, не блекла, не выцветала, выдерживала любую непогоду и высокую температуру.

С первых же дней производства автомобили Форд А оснащались пятью кузовами: двухместный открытый автомобиль, открытый дорожный автомобиль, купэ (так писали в 1920-е – через «э»), закрытый автомобиль с внутренним управлением «Тюдор» (с двумя дверцами), закрытый автомобиль с внутренним управлением «Фордорс» (с четырьмя дверцами). Также в продаже имелось одно шасси.

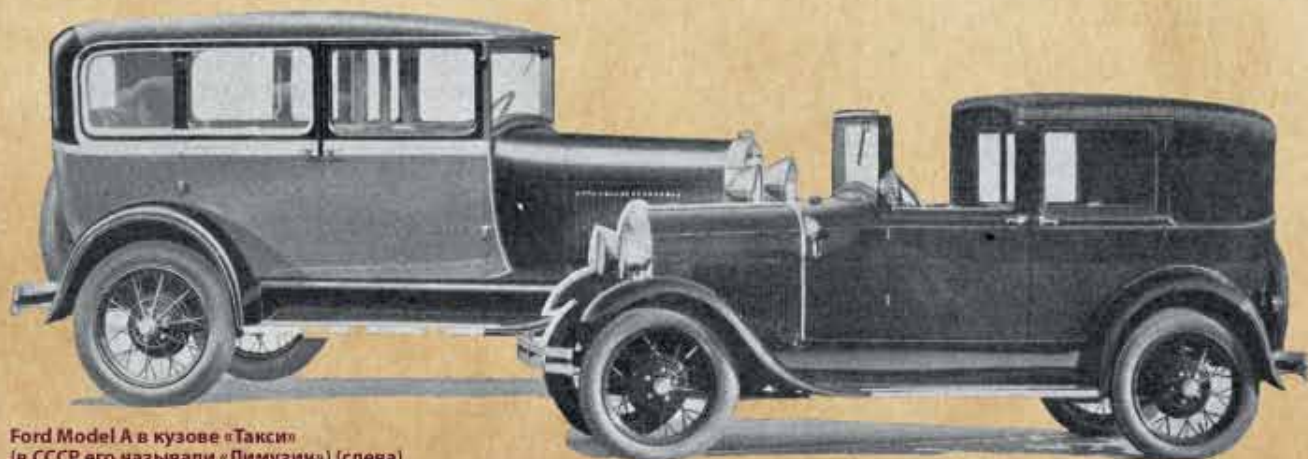
Длина кузова Форд А составляла 3,79 метра, ширина – всего 1,17 метра, высота (для кузова «фаэтон» с поднятым верхом) – 1,79 метра, база – 2,63 метра.

В «базовую комплектацию» нового автомобиля входило: пневматическое приспособление для автоматического вытирания стекла (термин «стеклоочиститель» тогда в оборот еще не вошел), спидометр, указатель уровня топлива, амперметр и замок зажигания. На рулевой колонке располагались ручка регулировки угла опережения зажигания и рукоятка регулировки впуска смеси – ручной газ. Снаружи Форд А обязательно оснащался передними и задними сигнальными фонарями, запасным колесом, съемной заводной рукояткой, предохранительными брусками – бамперами спереди и сзади, стальными подножками с резиновыми ковриками. Модификация с цельнометаллическим кузовом оснащалась, помимо этого, калеными стеклами высокой прочности.

Максимальная скорость Форд А составляла до 90 км/ч. Расход топлива в 5–7,5 литров на 100 километров, заявленный производителем, действительности не соответствовал: на практике он колебался от 10 л/100 км на шоссе до 20,3 л/100 км на разбитом проселке.

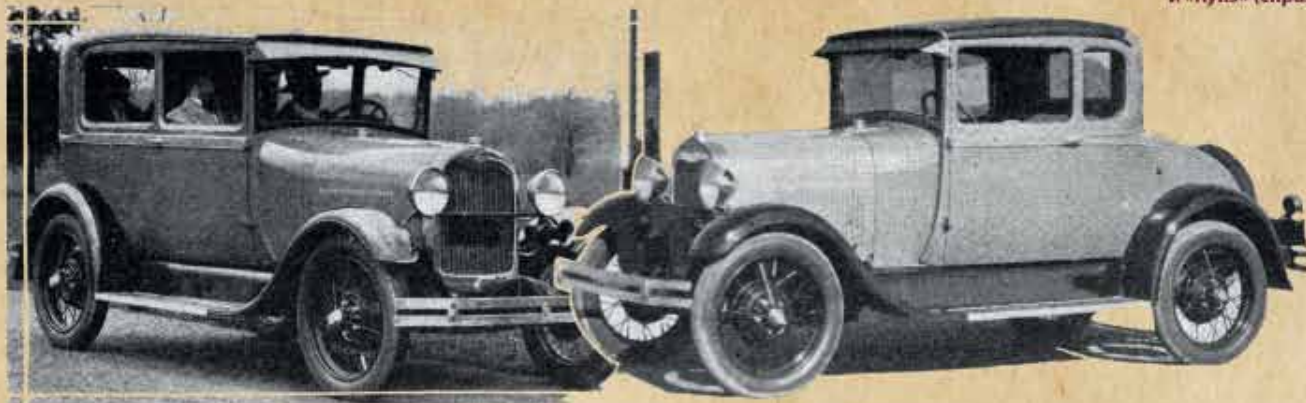
Впервые оказавшись в российских условиях летом 1928 года, считавшийся относительно надежным Форд А откровенно «посыпался». После года эксплуатации в СССР характерные разрушения конструкции обобщил авторитетный журнал «Мотор»:

...Отказ в действии аккумуляторов происходил главным образом после езды в сырую погоду или по грунтовым дорогам с переездом в брод через ручьи и мелкие речки.



Ford Model A в кузове «Такси»
(в СССР его называли «Лимузин») (слева)
и «Таун-кар» (справа)

Ford Model A в кузове «Тюдор» (слева) и «Купе» (справа)



Вследствие того, что аккумулятор открыто расположен под полом, вода и грязь попадавшие на его верхнюю часть соединяли его борны между собой или с массой шасси и тем вызвали произвольное разряжение.

...Поломка кронштейнов рамки переднего стекла и образования трещин в переднем и боковых стеклах являются результатом несоответствия конструкции кронштейнов, переднего стекла и крепления боковых стекол нашим дорожным условиям.

...поломка ста процентов кронштейнов для крепления верха в сложенном виде (речь идет об открытом кузове «фаэтон»)... должна быть полностью отнесена к недочетам конструкции.

Прогиб и поломку передних рессор нужно отчасти приписать нашим дорожным условиям, но очень часто они являются следствием перегрузки машин и недосмотра за амортизаторами...

...ряд столкновений и наездов на препятствия показал, что если удар... пришелся на ось или одно из передних колес, то почти всегда распорная вилка выламывает часть гнезда шарового сочленения из чугунного картера механизма сцепления или даже совсем раскалывает картер.

Также нарекания вызывала подвеска двигателя – крепление его передней части к раме посредством пружины на российских ухабах показало себя ненадежным. От беспрестанной тряски на всех машинах массово начинали течь радиаторы. Та же причина, вызывая вибрацию кузова, провоцировала истирание изоляции проводов,

что в сочетании с однопроводной организацией проводки вызывало короткие замыкания. Усугубляло проблемы с электрикой полное отсутствие в конструкции Форда А предохранителей.

Штатные фонари головного света давали слабое освещение. Быстро выходил из строя пневмоэлектрический клаксон (именно так – через «я»). Серьезным недостатком являлось слабое крепление реле зарядки аккумулятора – его неожиданное выключение из электроцепи часто оставалось незамеченным водителем, что приводило к перегреву генератора с последующей поломкой; после этого полностью садился аккумулятор.

Рулевое управление также не осталось без нареканий: недостаточную смазку и защиту от грязи имели шкворни поворотных кулаков, что значительно сокращало ресурс узла. Плохо зарекомендовали себя в российских условиях красивые фордовские колеса с сваренными спицами – балансировка расстраивалась после первой же тысячи километров. Тормоза имели слабую защиту от грязи, что значительно снижало их надежность.

Открытый кузов «фаэтон» по скорости износа значительно опережал шасси, в результате чего он изрядно разбалтывался уже после первых 25 тысяч километров, в результате годовалая машина приобретала вид пяти-семи летней – от смещений элементов кузова лопались обивка и подушки.

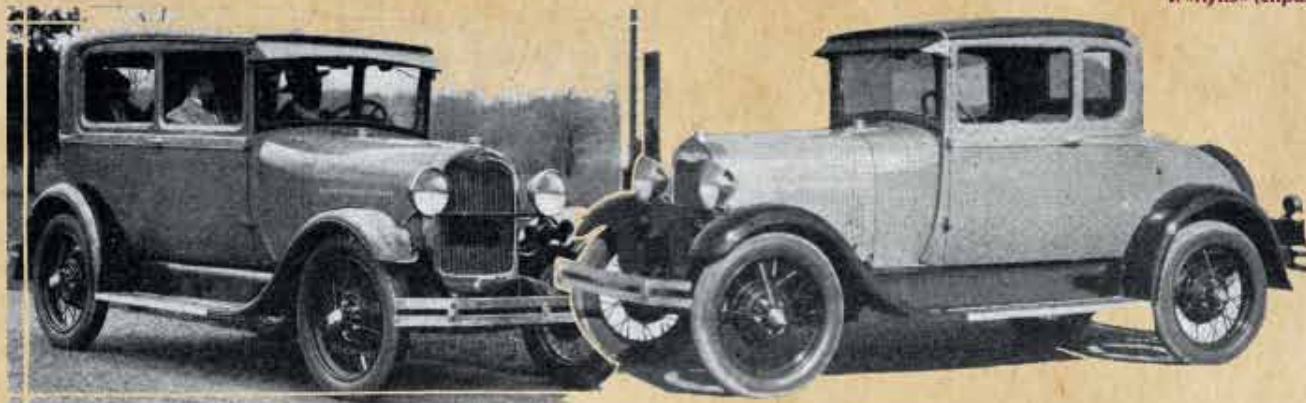
Ну, и, наконец, самая главная причина множественных поломок Форда А в России: обслуживающий персонал еще только знакомился с конструкцией этих машин и при отсутствии инструкции на русском языке по уходу за ним часто делал ошибки. Например, торможение при выключенном сцеплении вкоренилось в привычки наших шоферов, а между тем притормаживание при включенном сцеплении значительно сохраняет тормозные накладочки. ...Имеются случаи повреждения деталей коробки скоростей, вызванные неумелым обращением с машиной.

Все вышеописанные поломки Форда А были выявлены в 1928–1929 годах в ходе ряда испытательных автопробегов, например, Москва – Архангельск – Москва, и в лаборатори-

Ford Model A в кузове «Фордорс»



Ford Model A в кузове «Тюдор» (слева) и «Купе» (справа)



Вследствие того, что аккумулятор открыто расположен под полом, вода и грязь попадавшие на его верхнюю часть соединяли его борны между собой или с массой шасси и тем вызвали произвольное разряжение.

...Поломка кронштейнов рамки переднего стекла и образования трещин в переднем и боковых стеклах являются результатом несоответствия конструкции кронштейнов, переднего стекла и крепления боковых стекол нашим дорожным условиям.

...поломка ста процентов кронштейнов для крепления верха в сложенном виде (речь идет об открытом кузове «фаэтон»)... должна быть полностью отнесена к недочетам конструкции.

Прогиб и поломку передних рессор нужно отчасти приписать нашим дорожным условиям, но очень часто они являются следствием перегрузки машин и недосмотра за амортизаторами...

...ряд столкновений и наездов на препятствия показал, что если удар... пришелся на ось или одно из передних колес, то почти всегда распорная вилка выламывает часть гнезда шарового сочленения из чугунного картера механизма сцепления или даже совсем раскалывает картер.

Также нарекания вызывала подвеска двигателя – крепление его передней части к раме посредством пружины на российских ухабах показало себя ненадежным. От беспрестанной тряски на всех машинах массово начинали течь радиаторы. Та же причина, вызывая вибрацию кузова, провоцировала истирание изоляции проводов,

что в сочетании с однопроводной организацией проводки вызывало короткие замыкания. Усугубляло проблемы с электрикой полное отсутствие в конструкции Форда А предохранителей.

Штатные фонари головного света давали слабое освещение. Быстро выходил из строя пневмоэлектрический клаксон (именно так – через «я»). Серьезным недостатком являлось слабое крепление реле зарядки аккумулятора – его неожиданное выключение из электроцепи часто оставалось незамеченным водителем, что приводило к перегреву генератора с последующей поломкой; после этого полностью садился аккумулятор.

Рулевое управление также не осталось без нареканий: недостаточную смазку и защиту от грязи имели шкворни поворотных кулаков, что значительно сокращало ресурс узла. Плохо зарекомендовали себя в российских условиях красивые фордовские колеса с сваренными спицами – балансировка расстраивалась после первой же тысячи километров. Тормоза имели слабую защиту от грязи, что значительно снижало их надежность.

Открытый кузов «фаэтон» по скорости износа значительно опережал шасси, в результате чего он изрядно разбалтывался уже после первых 25 тысяч километров, в результате годовалая машина приобретала вид пяти-семилетней – от смещений элементов кузова лопались обивка и подушки.

Ну, и, наконец, самая главная причина множественных поломок Форда А в России: обслуживающий персонал еще только знакомился с конструкцией этих машин и при отсутствии инструкции на русском языке по уходу за ним часто делал ошибки. Например, торможение при выключенном сцеплении вкоренилось в привычки наших шоферов, а между тем притормаживание при включенном сцеплении значительно сохраняет тормозные накладки. ...Имеются случаи повреждения деталей коробки скоростей, вызванные неумелым обращением с машиной.

Все вышеописанные поломки Форда А были выявлены в 1928–1929 годах в ходе ряда испытательных автопробегов, например, Москва – Архангельск – Москва, и в лаборатори-

Ford Model A в кузове «Фордорс»



Генри Форд наносит выштамповку «№ 1»
на блок двигателя Ford Model A



ях НАМИ, когда автомобили испытывались под максимальной нагрузкой, что называется, «на отказ». Столь придирчивое отношение к модели было обусловлено тем, что именно тогда решался вопрос о целесообразности избрания Форда А в качестве массового легкового автомобиля СССР с последующей организацией производства машины в Нижнем Новгороде сначала из «машинокомплектов», а позже – «по полному циклу».

В целом же результаты испытания Форда А в условиях дорог СССР, особенно в сравнении с представителями других марок (Мерседес и Бюик), показали высокую пригодность автомобиля к дальнейшей эксплуатации в России. Примечательно, что едва ли не главным достоинством Фордов оказалась их невысокая мощность, не позволявшая разгонять автомобили до скорости, опасной в условиях низкого качества дорог. Еще одним важным достоинством модели явилась возможность эксплуатации на отечественном грозненском бензине 2-го сорта без каких-либо изменений в системе питания двигателя.

Когда стало окончательно ясно, что массовым легковым автомобилем в СССР станет именно Форд А, у многих потребителей, в первую очередь небольших и удаленных хозяйств, возникли вопросы о стоимости содержания автомашины. Напомним, что ввиду слабой автомобилизации нашей страны многие хозяйства вообще никогда ранее не имели автотранспорта, и Форд А должен был стать для них первым опытом.



Генри Форд

Ответ на вопрос о стоимости владения Фордом А дал журнал «За рулем». Из приведенных расчетов выходило, что усредненный пробег Форда в России должен оказаться на уровне 16 200 километров в год. За это время затраты на бензин (при весьма оптимистическом для России расходе в 13 литров на 100 километров) должны были составить 558 рублей 93 копейки, на масло – 36 рублей 12 копеек. Итого: по 3 рубля 67 копеек на горюче-смазочные материалы за каждые 100 километров.

К этому следовало прибавить расходы на резину – 156 рублей 20 копеек, текущий ремонт – 300 рублей, на все виды страхования – 226 рублей, налоги и сборы – 180 рублей. А если организация не имеет собственного места для хранения авто, то ей придется также понести гаражные расходы – 600 рублей. Заработная плата шоферов в расчеты не принималась.

Таким образом, среднестатистическому советскому хозяйству содержание одного Форда А должно было обойтись в 2100 рублей в год, что составляло 13 копеек за километр пробега – в 2–3 раза дешевле, чем на извозчике (25–30 копеек) или таксомоторе (25–40 копеек). По мнению пропагандиста «Автодора» А. Муратова, эти цифры должны были развеять все страхи.

В вопросе автомобилизации страны посредством автомобилей Форд советское правительство не собиралось ограничиваться лишь массовыми закупками – еще в 1928 году с владельцем марки Генри Фордом был заключен договор. В соответствии с ним производитель обязался не только передать основной тип модели для развертывания в СССР ее производства, но и принимать к сведению результаты эксплуатации своих автомобилей в России.

Благодаря такому соглашению модель Форда А 1930 года получила некоторые отличия, в сравнении с мо-



Одна из первых фотографий Ford model A

**Схема КПП:**

Reverse - Задний ход (R)

Neutral - Нейтраль (N)

Low - Пониженная передача (I)

Intermediate - Прямая передача (II)

High - Повышенная передача (III)

Органы управления:

Rear view mirror - Зеркало заднего вида

Vacuum windshield wiper switch - Переключатель стеклоочистителя ветрового стекла

Throttle control rod - Дроссельная заслонка

Spark control rod - Регулятор угла опережения зажигания

Horn button - Кнопка клаксона

Lighting switch - Выключатель головного света

Instrument panel light - Выключатель подсветки панели приборов

Ignition switch - Замок зажигания

Gasoline gauge - Датчик уровня топлива

Speedometer - Спидометр

Instrument panel - Панель приборов

Ammeter - Амперметр

Gear shift lever - Рычаг переключения передач

Carburetor adjusting rod - Регулятор воздушной заслонки карбюратора

Clutch pedal - Педаль сцепления

Brake pedal - Педаль тормоза

Emergency brake lever - Рычаг тормоза

Gasoline shut off valve - Кран бензопровода

Starter switch - Включатель стартера

Accelerator - Педаль газа

Accelerator foot rest - Опора для ноги

делями 1928–1929 годов. Так, многодисковое сцепление было заменено однодисковым, что обеспечило машине лучшую плавность при начале движения. Было усовершенствовано крепление двигателя к раме. На задних колесах стал устанавливаться дополнительный комплект тормозов, соединенных с ручным тормозом. Была улучшена смазка отдельных деталей, в частности, поворотных кулаков. В конструкцию самого рулевого управления внесены изменения. Кроме того, был установлен новый более надежный стартер.

Однако даже внесение изменений в конструкцию не смогло устранить все нарекания, поступавшие от эксплуатационников. Так, не была решена проблема истирания изоляции проводов о раму – от возникавшего короткого замыкания произошло несколько возгораний, особенно опасных в условиях деревянного гаражного строительства, которое существенно преобладало над каменным. Новую проблему в бортовом электрооборудовании создала замена модели стартера – он начал греться, причина заключалась в плохом контакте на включателе. Кроме этого, в ходе длительной эксплуатации Фордов А у всех машин образовалось подгорание контактов трамблера. Также владельцы жаловались на частое раскалывание чугунного шкива вентилятора, быстрый износ элементов привода сцепления и рулевого механизма. Больше всего претензий было к травмоопасной пусковой рукоятке – из-за особенностей подвески двигателя она имела свойство отскакивать, травмируя кисть водителя.

Одной из сфер автотранспортной отрасли СССР, где автомобили Форд А получили наибольшее распространение, стал таксомоторный транспорт. Для этой цели закупались автомашины в кузове «лимузин» – салон был отделен застекленной перегородкой с маленькой форточкой, через которую шофер общался с пассажирами. Последние могли разместиться на заднем трехместном диване, а также на дополнительном откидном сиденье около задней правой двери.

Таксомоторы имели двойную окраску: верх – «слоновая кость», низ – темно-голубой либо светло-зеленый. Среди шоферов эта схема окраски быстро получила прозвище «сорока».

В оборудование автомобилей в соответствии с заказом входили французские таксометры фирмы Argo, имевшие циферблат с подсветкой и флажок красного цвета с надписью «свободен». Отопитель салона, как и в других модификациях Форда А, отсутствовал.

Среди недостатков Форда А в исполнении «такси» отдельно следует отметить, что при захлопывании двери у автомобиля нередко разбивались стекла.

О том, как выглядел типичный московский таксомотор спустя всего лишь два года после начала эксплуатации, в своем очерке «Три дня в такси» описал известный публицист Михаил Кольцов:

...Поршневые пальцы и толкатели резко стучат в моторе. Аккумулятор – на последнем вздохе, надо всег-

да держать наготове ручку для заводки. Тормоза или совсем не берут, или прилипают целой колодкой к барабану. Гудок прерывается, как хрип умирающего. Один фонарь слепой, другой слепнет каждую минуту. Спидометр вырван с мясом. «Дворник» давно исчез, и через каждые несколько минут приходится останавливаться, чтобы протирать стекло снаружи тряпкой. Ну, а внизу, кругом – все безнадежно дребезжит, гремит, грохочет, – не автомобиль, а расхлябанный по проселкам дедовский тарантас. Как ни едешь, все равно лязг и звон. Все равно после смены придется подтягивать все винты. Так уж лучше поторопиться. И машину пускают вскачь по ухабам, по лужам, не стесняясь и не щадя. Равнодушные, обезличка в полгода превращают новенькую машину в развалину. А с развалиной и подавно перестают церемониться.

В 1930 году, когда произошла заводская модернизация Форда А, в Нижнем Новгороде, в соответствии с ранее заключенным с Г. Фордом договором, было развернуто сборочное производство легковых автомобилей Форд А и полуторатонных грузовиков Форд АА. Упомянутый договор предоставлял советской стороне право вносить в конструкцию любые изменения, кроме изменений кузова. Таким образом, у автостроителей были все возможности для устранения сохранявшихся дефектов, большинство из которых проявляли себя лишь в условиях СССР.

Автосборочный завод, ставший первым подобным предприятием в СССР, расположился в небольшом строении на берегу реки Оки в историческом микрорайоне Канавино. Двигатель, коробка передач, задний мост, карданный вал и рулевая колонка поступали сюда полностью окрашенными и могли быть немедленно установлены. Элементы салона: подушки, спинки, резные щитки и солнцезащитные козырьки поступали полностью готовыми. Детали кабины, торпедо, капоты, ветровые рамы, радиаторы, крылья, брызговики и прочие элементы кузова приходили в разобранном и неокрашенном виде, густо покрытыми транспортировочным нефтяным маслом.

Завод в нижегородском Канавине был одним из многих автосборочных производств Фордов в мире. На всех заводах для очистки деталей от масла применялся керосин – где-то им оттирали детали от масла вручную, где-то погружали детали в ванны, а потом высушивали и удаляли остатки. Процедура была длительной и трудоемкой. Советское автосборочное производство оказалось единственным, где процедуру модернизировали – масло удаляли посредством обработки деталей паром в специально устроенной камере. При разогреве защитный слой стекал полностью, не оставляя никаких остатков на детали. Собранный пар потом использовали в качестве топлива в заводской котельной. Далее следовала сушка сжатым воздухом и матовка. Окраска и эмалировка производились из пульверизатора в спе-

циальной камере, оборудованной ртутными лампами дневного света, которые максимально рассеивали свет, оставляя минимум теней.

Собранный кузов после трехкратной окраски на специальной тележке передвигался от одного сборочного участка к другому, «обрастая» деталями и элементами отделки.

Параллельно с кузовом происходила сборка шасси: рама после окраски ставилась на конвейер, где ее оборудовали рессорами, задним мостом и подвеской, карданным валом и рулевой колонкой. Потом – стационарный станок, куда электрические краны подносили для установки двигатель, радиатор, коробку передач и, наконец, кузов. Последними на почти готовый автомобиль монтировались передние крылья, фары и колеса. Завершала процесс сборки заправка автомобиля рабочими жидкостями: бензином, маслом и водой. Заведенная машина своим ходом следовала на технический контроль.

Производственная мощность нижегородского автосборочного завода составляла 22 автомобиля Форд А и АА в сутки.

Также сборка Фордов А производилась в Москве на Государственном автосборочном заводе имени Коммунистического Интернационала Молодежи (КИМ).

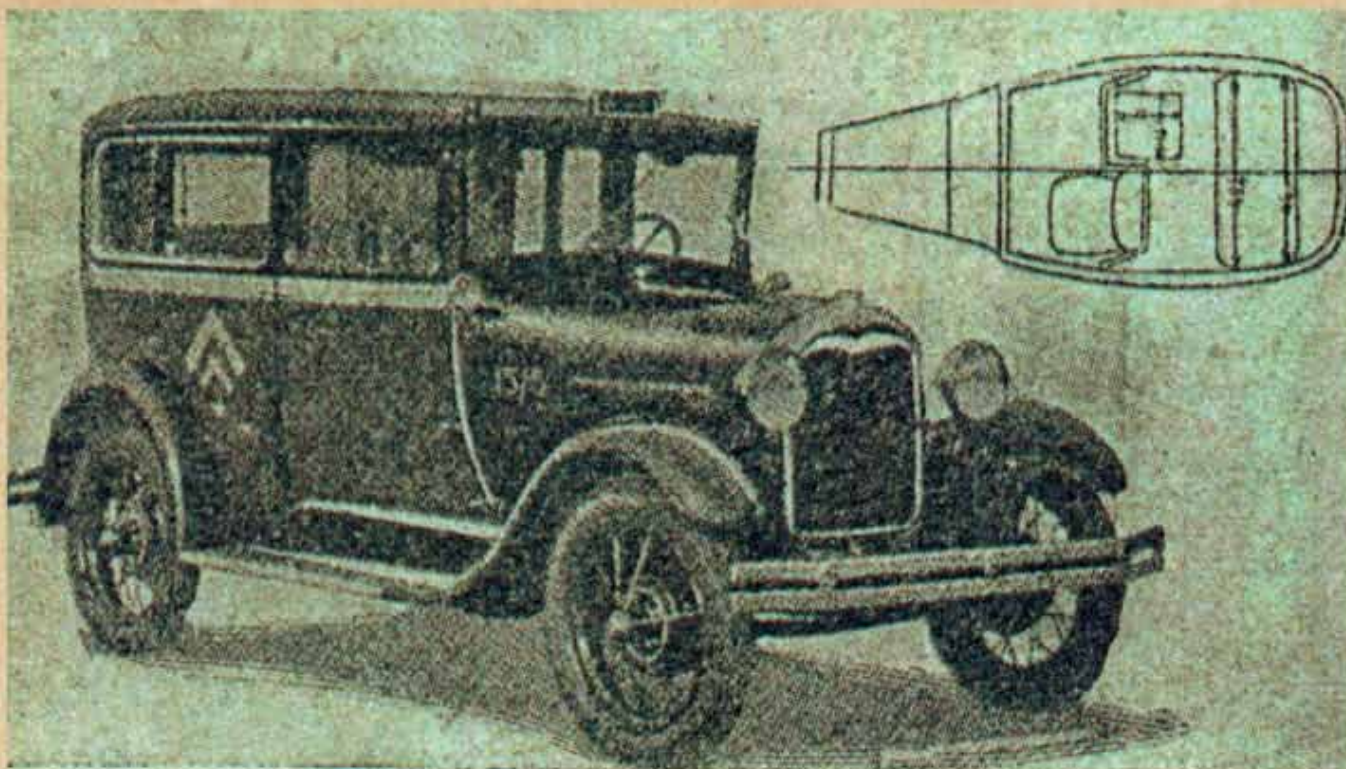
Между тем, с 1929 года, под Нижним Новгородом велось строительство автозавода, способного производить автомобили Форд по полному циклу, без привязки к поставкам деталей из-за границы. Предприятие вступило в строй 1 января 1932 года, а уже 8 декабря 1932 года завод приступил к производству модели Форд А в открытом пятиместном четырехдверном кузове «фаэтон» (выбор типа кузова был обусловлен технологическими возможностями нового производства).

Став, таким образом, первым серийным советским легковым автомобилем, Форд А получил новое обозначение – «ГАЗ-А».

Организация производства ГАЗ-А имела под собой как экономические, так и практические основания. К экономическим причинам следует отнести то обстоятельство, что автомобиль, произведенный по полному циклу, обходился дешевле собранного из «машинокомплекта», не говоря уже об экономии валюты. Практические сообра-

Предсерийный Ford
Model A в кузове
«Тюдор»





Таксомотор Ford Model A. Вверху справа – схема расположения сидений

жения еще в 1930 году на страницах журнала «Автотракторное дело» сформулировал инженер А. Крживицкий.

...за границей... из-за малых заказов... не желают переделывать машины ради наших условий дорог. ...организуя внутреннее автостроение, мы получим возможность усовершенствовать заимствованные модели машин, дабы приурочить их к нашим дорожным условиям, а также и к топливным и бытовым, строя само производство таким образом, чтобы оно было гибко и давало бы возможность в процессе производства... вносить изменения и улучшения...

В 1934 году настало время воплотить в жизнь первые изменения. Например, опытным путем было установлено, что «родная» резина размера 28 x 4,75 в вопросе гашения разрушительных вибраций заметно проигрывает резине 29 x 5,25, которая и стала для «советского Форда» основной. Как выяснилось в ходе эксплуатации, применение новой резины не только положительно сказалось на продлении ресурса кузова и радиатора, но и увеличило срок службы самих покрышек, которые оказались более устойчивы к проколам и разрывам.

Поскольку эксплуатация большей части автомашин ГАЗ-А проходила на дорогах, лишенных твердого покрытия, серьезную проблему создавало загрязнение карбюратора пылью. Для ее решения советскими инженерами был разработан оригинальный масляный воздухоочиститель, крепившийся к переднему щитку около бензобака и соединявшийся с воздухозабором карбюратора.

Изменениям также подверглись конструкции амортизаторов и подвески двигателя – срок службы этих элементов производства Форда на советских дорогах был весьма непродолжительным. Был модернизирован механизм смазки упорного подшипника сцепления, что сделало его обслуживание более удобным для водителя, позволив производить смазку регулярно и без усилий, а не от случая к случаю. Кроме того, была пересмотрена конструкция поворотных кулаков, что позволило вдвое увеличить ресурс узла, усилены хрупкие картеры маховика и сцепления, а также внесен еще целый ряд изменений, направленных на увеличение ресурса элементов конструкции ГАЗ-А.

Производство модели в СССР продолжалось вплоть до 1936 года на Горьковском автомобильном заводе и Государственном автосборочном заводе имени Коммунистического Интернационала Молодежи (КИМ) в Москве.

За это время заводы так и не смогли освоить производство модификации ГАЗ-А с закрытым кузовом типа «седан» – выпуску модели, в документации получившей обозначение ГАЗ-6, помешала слабая технологическая база. Кузов «фаэтон» в зимнее время не мог обеспечить должного комфорта пассажирам, в особенности, если речь шла об эксплуатации в качестве такси.

Всего за 6 лет, в течение которых продолжалась сборка и производство автомобиля Форд А / ГАЗ-А, в СССР было выпущено 41 917 экземпляров этой модели.