

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 799 РУБ.



«ТАКСИ»  
№ 3



ГАЗ-24-01 «ВОЛГА»  
ТАКСИ

DeAGOSTINI





## Форум о журнальных...

nasekomi.ru

Специальный выпуск «Такси» №3, 2020

### 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: Д. А. Кабертай

### 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

### Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

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

### Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

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»

Рекомендуемая розничная цена: 799 руб.

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: 5000 экз.

### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 7: ООО «Тайга Групп»;

стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 7, 8–9: © Rapocapture.com; стр. 3–6, 10–15: частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»  
© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска конструкторов легковых автомобилей ГАЗа Владимира Борисовича Реутова, Владимира Никитича Носакова и ветерана московского такси Виталия Васильевича Ключева, а также Александра Павленко и Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес



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

Дата печати (производства): 26.12.2019

Дата выхода в России 28.01.2020

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**



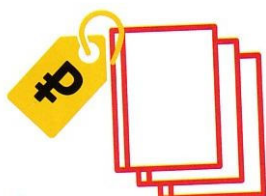
**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

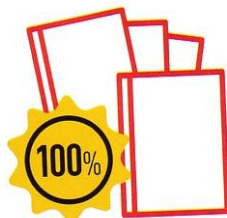
Теперь начать подписку можно **в любой момент\***!  
Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

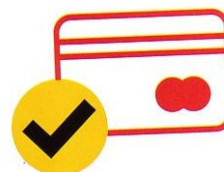
**ГАРАНТИЯ  
ЦЕНЫ**



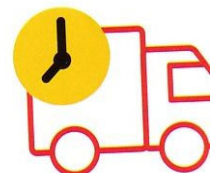
**ПОЛНЫЙ  
КОМПЛЕКТ**



**УДОБНАЯ  
ОПЛАТА**



**ДОСТАВКА  
ПО РОССИИ**



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](http://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660



**Этому автомобилю суждено было стать последним массовым таксомотором в СССР. «Волга» ГАЗ-24 по всем параметрам отлично подходила для тяжелой и напряженной службы в такси. С этой машиной связаны годы расцвета советского таксомоторного транспорта в больших городах.**

## Смелое предложение

С самого начала производства легковых автомобилей на ГАЗе в 30-х годах одной из ключевых «специализаций» этих машин была работа в такси. У всех базовых моделей Горьковского автозавода обязательно предусматривалась модификация со счетчиком-таксометром и специальной моющейся обивкой салона. В государственных таксопарках одно поколение горьковских легковушек неизменно следовало за другим. ГАЗ-А пришел на смену иномаркам *Renault KZ* и *Ford A*. Вскоре появились такси М-1, более надежные и комфортабельные. После окончания Великой Отечественной войны наступило время «Победы» М-20 с отапливаемым салоном, вместительным багажником, независимой передней подвеской. Примерно через 10 лет на смену «Победе» пришла «Волга» М-21, ставшая символом массового и доступного такси. Но в 50-х годах известный конструктор Ю. А. Долматовский, возглавлявший тогда КБ кузовов НАМИ, выступил со смелым предложением создать специальный автомобиль для такси, в котором были бы исправлены все недостатки обычного седана. Эта идея получила поддержку на уровне правительства. 27 января 1962 года вышло постановление Совета министров СССР, обязывающее Комитет по автотракторному машиностроению развернуть выпуск специального автомобиля-такси. Примерно в это время Долматовский ушел из НАМИ в Седьмой (транспортный) отдел вновь образованного Всесоюзного научно-исследовательского института технической эстетики (ВНИИТЭ), где под его руководством был проведен полный цикл научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ над специальным таксомотором ПТ — перспективным такси. Фотографии и отчеты, сделанные в институте, показывали преимущества легкого, компактного и вместительного таксомотора вагонной компоновки, построенного на агрегатах «Москвича». Рижская автобусная фабрика (РАФ) согласилась изготовить партию таких машин, а в Первом таксомоторном парке Москвы успешно прошли ис-

пытания единственного опытного образца. Но на этом месте проект «заглох» — машина вышла слишком непривычной для установившихся традиций таксомоторной службы. На правительственное постановление Горьковский автозавод просто не мог не отреагировать. И в 1963 году список товарной продукции пополнил автомобиль-такси ГАЗ-21Т, максимально унифицированный с базовой моделью «Волги». Помимо уже традиционных таксометра и моющейся обивки, «специальная» модификация для таксопарков отличалась складным strapонтеном на месте переднего правого сиденья и отдельным креслом для водителя. Интересно, что автором такой конструкции был не ГАЗ. Еще в 1958 году в упомянутом Первом московском таксопарке изготовили аналогичную «Волгу» со strapонтеном от ЗИМа справа и перегородкой, отделяющей кресло водителя. В Горьком практически повторили опыт столичных таксистов, только отказались от перегородки. Так своеобразно коллектив ГАЗа подошел к выполнению правительственного постанов-

ления. Формально специальное такси было освоено, но фактически — в виде модификации обычного седана.

## Первым делом — такси

А тем временем КБ легковых автомобилей КЭО ГАЗа, возглавляемое Н. А. Юшмановым, активно занималось новой моделью «Волги», сначала носившей индекс М-24, а позднее — ГАЗ-24. При схожих с существующей «Волгой» ГАЗ-21 габаритах новый автомобиль получил удлиненную на 100 мм колесную базу, что позволило сделать салон более просторным, и уменьшенную для лучшей обтекаемости габаритную высоту. Ведущие конструкторы нового автомобиля В. С. Соловьев и А. М. Невзоров «по полной программе» учли все ошибки, допущенные при конструировании и освоении производства первой «Волги» ГАЗ-21. В семейство на раннем этапе заложили различные модификации — универсал, автомобиль с двигателем повышенной мощности, вариант с дизелем от иномарки. Важная роль в новом семействе, конечно же, отводилась



Автомобиль-такси ГАЗ-24-01 на базе модернизированной «Волги» образца 1978 года



автомобилю-такси. Вместо буквенных обозначений модификаций была предложена новая система цифровых индексов, добавляемых к основному через тире. По той же системе предполагалось обозначать и модификации грузовиков ГАЗ. «Волге», предназначенной для такси, досталось самое первое число — ГАЗ-24-01. Несколько лет ушло на окончательное определение технической характеристики новинки, конструкторско-компоновочные работы и макетирование. А зимой 1962–1963 годов увидели свет первые ходовые макетные образцы ГАЗ-24, еще существенно отличавшиеся от будущего серийного автомобиля формой кузова. Окончательные очертания кузова новой «Волги» определились в декабре 1963 года,



Опытный образец такси ГАЗ-24-01 (1969 год)



Серийный автомобиль-такси ГАЗ-24-01 (70-е годы)

когда на заседании Научно-технического совета ГАЗа на конкурсной основе был отклонен вариант опытного заводского художника-конструктора Л. М. Еремеева и принято за основу альтернативное предложение молодых специалистов Л. И. Циколенко и Н. И. Киреева. Автомобиль обрел современную, выбранную с «запасом по новизне» форму кузова, по моде 60-х годов ему придали строгие лаконичные очертания. Новинкой для отечественного автомобилестроения стали гнутые стекла боковин, тоже добавлявшие простора в салоне. Необычным для СССР решением можно считать и применение ленточного спидометра с движущейся красной полосой, показывающей скорость. Опытные образцы ГАЗ-24, внешне почти не отличимые от будущего серийного автомобиля, проходили всесторонние испытания в 1965–1966 годах.

Непростая задача стояла перед ведущим конструктором двигателя Г. В. Эвартом. Автомобиль нуждался в более мощном двигателе, но менять оборудование моторного производства не допускалось. Сохранив основные конструкторско-компоновочные решения и рабочий объем, Эварт и его коллеги фактически спроектировали двигатель заново, утратив взаимозаменяемость ряда деталей с двигателем ГАЗ-21. Мощность возросла до 95 л.с., за счет более прочного блока цилиндров увеличился ресурс. Но базовый вариант двигателя требовал высокооктанового бензина с числом не менее 93. Обеспечить им все таксомоторные парки страны отечественная нефтяная промышленность не могла, и главным отличием таксомоторной модификации новой «Волги» стал дефорсированный до 85 л.с. двигатель, рассчитанный на более массовое горючее с октановым числом 76.

### Трудный путь новой «Волги»

В 1968 году завод готовился освоить полномасштабное производство ГАЗ-24 и снять с производства ГАЗ-21, а первую товарную партию новых «Волг» выпустить к ноябрю 1967 года — 50-летию Октябрьской революции. Нарушила эти планы нехватка финансирования. По одной версии, в связи с вооруженным конфликтом на Ближнем Востоке Горьковский автозавод получил крупный заказ на выпуск боевой техники. Согласно другой версии, Министерство автомобильной промышленности СССР в тот период затратило огромные средства на новые автозаводы — строительство ВАЗа и проектирование КАМАЗа. А финансирование «старых» предприятий было ощутимо урезано. Не исключено, что свою роль сыграли оба обстоятельства.

До июля 1970 года в таксомоторные парки продолжали поступать старые «Волги» семейства ГАЗ-21. Но уже в 1968 году ГАЗ сумел построить и передать в сбыт первые 30 экз. новых «Волг», а на следующий год удалось выпустить уже примерно 200 экз. ГАЗ-24. Первый автомобиль новой модели, сменивший на конвейере старую «Волгу», носил шасси с номером «793». Без малого восемь сотен автомобилей ГАЗ-24 увидело свет в этот переходный период. В 1969 году одна новая «Волга» была передана для опытной эксплуатации в столичный таксопарк. Эта машина была белого цвета с установленной на крыше растяжкой между водосточными желобками, на которой сверху находился опознавательный фонарь желтого цвета. Планировалось монтировать в салоне прозрачную перегородку между передним и задним сиденьями, но испытания показали, что она доставляет только не-



удобства и водителю, и пассажирам. Поэтому от перегородки отказались окончательно еще в период испытаний новых «Волг». С середины июля 1970 года новые «Волги» стали поступать в таксомоторные парки на всей территории СССР взамен машин старой модели. Водители такси оценили улучшившуюся за счет расширенной колеи передних колес управляемость, удобную четырехступенчатую коробку передач с четкой работой напольного рычага переключения. Споры вызвала более низкая посадка водителя в ГАЗ-24 по сравнению с ГАЗ-21. В первые годы эксплуатации из парков на ГАЗ поступали жалобы на более низкую, по сравнению со старой моделью, коррозионную стойкость кузова. Кроме того, наблюдался дефицит новых 14-дюймовых шин, и в парках нередко на новые «Волги» устанавливали имевшиеся в изобилии 15-дюймовые колеса от ГАЗ-21.

По воспоминаниям водителей-ветеранов, первые партии такси ГАЗ-24-01 не имели специальной окраски. В парках работали черные, белые, вишневые, темно-зеленые машины — то есть тех цветов, которые применялись на конвейере для окраски «Волг» базовой модели. По рассказу конструктора КБ легковых автомобилей КЭО ГАЗ Владимира Никитича Носакова, активного участника конструкторских работ над ГАЗ-24, уже в 1970 году, вскоре после освоения новой «Волги», перед ГАЗом был поставлен вопрос о разработке специальной окраски для автомобилей-такси. Совместно с московским институтом ВНИИТ Носаков и его коллеги выбрали светлый салатовый цвет, резко выделявший такси в транспортном потоке и не повторявший окраску автомобилей каких-либо специальных служб. Прямо на заводе на двери, капот и багажник наносились опознавательные знаки такси в виде рядов шашек. На дверях также присутствовала стилизованная буква «Т» в круге. Поначалу опознавательные знаки на ГАЗ-24-01 были точно такие же, как на таксомоторах семейства ГАЗ-21. Но к середине 70-х годов количество шашек было сокращено. Таксометр на новой «Волге» устанавливался консольно на тоннеле пола, а не был встроен в приборную панель, как у ГАЗ-21. Это позволило унифицировать приборные панели автомобиля базовой модели и таксомотора. Всю первую половину 70-х годов на столичных улицах параллельно работали «Волги»-такси обоих поколений. Старые машины ГАЗ-21 еще проходили капитальный ремонт на Втором авторемонтном заводе (ВАРЗ), где им присваивали оригинальный номер



Автоматическая мойка автомобилей-такси в московском таксомоторном парке (70-е годы)

и устанавливали совсем иную, чем на ГАЗе, идентификационную табличку под капотом. Но быстрота обновления парка такси и небольшой ресурс вышедших из ремонта старых машин делали свое дело. В июне 1975 года, когда московское такси праздновало 50-летний юбилей, с линии была снята последняя «Волга» семейства ГАЗ-21, и ее торжественно передали в Музей такси, созданный в 19-м таксомоторном парке в районе Волгоградского проспекта.

ГАЗ активно сотрудничал с таксомоторными предприятиями, охотно делившимся с заводом опытом эксплуатации «Волги» в таксомоторной службе. С 1970 года обратную связь с транспортниками со стороны ГАЗа поддерживал ведущий конструктор Владимир Борисович Реутов. Он много ездил в командировки по всей стране, общаясь с директорами, главными инженерами таксопарков, с простыми водителями, внимательно собирал всю информацию из первых



Ремонт узлов ходовой части автомобиля-такси с помощью подъемника в таксомоторном парке (Москва, 80-е годы)



рук и добивался повышения надежности и долговечности узлов автомобиля. Именно Реутову пришлось заниматься аттестацией ГАЗ-24-01 на присвоение Государственного знака качества. Это была единственная модификация «Волги», удостоенная этой высокой награды.

## Разнообразие цветов

В 1978 году базовая модель ГАЗ-24 прошла небольшую модернизацию, получив безопасную отделку салона с мягкими накладками, маленькие фонари повторителей указателей поворота на передних крыльях, противотуманные фары, кычки на бамперах. Как раз в это время Москву активно готовили к XXII летним Олимпийским играм. Шло активное обновление парка всех автомобилей: грузовиков, автобусов, такси. И именно тогда модернизированным ГАЗ-24-01 решили изменить «фирменную» таксомоторную окраску. Теперь основным цветом стал бледно-лимонный, также выбранный совместно со специалистами ВНИИТЭ. Помимо традиционного «зеленого огонька» за ветровым стеклом, «Волги» получили

дополнительный опознавательный знак — небольшой гребешок оранжевого цвета с изображением шашек, установленный непосредственно на крышу. Однако лимонная эмаль не поставлялась на конвейер в Горький в количествах, необходимых, чтобы окрасить все 100% такси. В результате уже во время Олимпиады в парках появились новые автомобили белого, бежевого, серо-голубого и серо-дымчатого цветов. Еще большим разнообразием цветов отличались автомобили после капитального ремонта на ВАРЗе. Туда часто поставляли краску вообще случайных оттенков. Поэтому на московских улицах к середине 80-х годов появилось много голубых, ярко-зеленых, черных такси.

## Лучшие годы советского такси

В 80-е годы московское такси переживало период расцвета. В городе действовал 21 таксомоторный парк — эти предприятия вместе с пятью «легковыми» автокомбинатами подчинялись системе Мосавтотранса. Ушли в прошлое неуютные стоянки безгаражного хранения автомобилей.

Парки представляли собой отапливаемые многоэтажные гаражи с прекрасно оборудованными ремонтными зонами, где все было приспособлено для ремонта автомобилей «Волга» любой сложности, даже налажено производство десятков наименований запасных частей, включая панели кузова. Ежедневно на линии работало около 14 тыс. автомобилей-такси. Круглосуточно действовала диспетчерская, позвонив в которую любой москвич или гость столицы всегда мог вызвать такси по телефону. Тариф за проезд в 70-е годы вырос с 10 до 20 коп. за километр, но все равно такси оставалось недорогим и доступным видом общественного транспорта.

Доброе, приветливое общение водителей с пассажирами стало прекрасной традицией столичного такси. От водителей требовалось умение показать пассажирам город, рассказать о его достопримечательностях. О взаимоотношениях таксистов с пассажирами писали книги и снимали художественные фильмы. А между самими водителями складывались товарищеские отношения. Таксисты всегда были готовы помочь в до-



Подготовка автомобилей-такси к ежегодному техосмотру в Четвертом таксомоторном парке Москвы



Конвейерная линия для ремонта автомобилей-такси





роге своему коллеге, дать взаймы запасное колесо, канистру с бензином, которые «пострадавший» потом просто завозил на проходную соответствующего парка. За порядком на линии, помимо ГАИ, внимательно следила служба линейного контроля, сотрудники которой ездили на «Волгах» таксомоторной модификации, но со специальными опознавательными знаками. Особое внимание уделялось безопасности дорожного движения, среди водителей проводились ежегодные соревнования по мастерству вождения и на знание города, например соревнования по автомногоборью «Где эта улица, где этот дом?», состязания на движение задним ходом «Иллар» (слово «ралли», прочитанное наоборот), гонки на приз газеты «Вечерняя Москва». Многие водители такси сделали блестящую карьеру в автоспорте, стали мастерами или кандидатами в мастера спорта в разных автомобильных и общих спортивных дисциплинах, достойно представляли Советский Союз за рубежом, став членами сборной команды страны.

### Компромиссный вариант

На рубеже 70–80-х годов на ГАЗе всерьез стоял вопрос о замене базовой модели «Волги». Был практически готов к производству новый автомобиль ГАЗ-3102. И на его базе в первую очередь разрабо-

тали автомобиль-такси ГАЗ-31021. Опытные образцы таких машин в 1980–1981 годах начали эксплуатировать в столичных таксомоторных парках. Но министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков неожиданно заявил, что недопустимо, когда таксисты и министры ездят на одинаковых «Волгах». ГАЗ не получил разрешения на замену базовой модели. Пришлось конструкторам КБ легковых автомобилей, теперь уже УКЭР ГАЗа, разрабатывать «компромиссную» базовую модель, сочетающую ряд узлов ГАЗ-3102 и кузов с привычными «двадцать четвертыми» очертаниями. Именно модификация такой машины ГАЗ-24-11 стала последней советской «Волгой»-такси. Увеличенная ширина передней колеи, радиальные шины, современная тормозная система улучшили ходовые качества «Волги», салон с современной эргономикой стал ощутимо комфортабельнее, снизилась утомляемость водителя во время многочасовой рабочей смены. И снова обновленные машины стали постепенно заменять собой старые «двадцать четвертые».

### Крушение системы

Трагедией для налаженной системы московского такси стали «перестройка» и рыночные реформы. Началась стихийная приватизация парков, их помещения стали сдавать в аренду, часто под нецелевое использование.

А в январе 1992 года после либерализации цен сотни водителей такси вообще оказались без работы. В памяти москвичей остались переполненные стоянки такси с часами простаивающими автомобилями. Новая стоимость проезда оказалась основной массе пассажиров не по карману. Тогда же резко подскочила преступность, и пресса начала писать о страшных случаях нападения на водителей, часто со смертельным исходом. Похороны нескольких погибших таксистов превратились в настоящую демонстрацию — водители перекрывали машинами движение, сигналили гудками. Работа таксиста неожиданно стала очень опасной. А во дворах появились приватизированные водителями «Волги» в таксомоторной окраске, с опознавательными знаками и специальными сериями номеров. Эти машины помогали водителям выжить в трудные годы. В помещениях парков скопились десятки автомобилей «Волга» не на ходу, разбираемые на запчасти, приговоренные к сдаче в металлолом. Для тысяч водителей и ремонтников крах столичного такси стал личной трагедией.

Через несколько лет такси в Москве стало возрождаться теперь уже в виде частных таксомоторных компаний. Основным подвижным составом на несколько лет снова стали автомобили «Волга». Но это уже было совсем другое такси с другой историей.





ГАЗ-24-01 «ВОЛГА» ТАКСИ









- ❶ Рабочее место водителя автомобиля-такси ГАЗ-24-01
- ❷ На автомобилях лучших водителей наносился красный значок «Ударник коммунистического труда», что гарантировало пассажирам отличное обслуживание
- ❸ Специальные таблички оповещали, что такси, закончив смену, направляется в парк, или что работает по предварительному заказу
- ❹ Такси ГАЗ-24-01, прошедшее реставрацию в начале 2000-х годов (вид сзади)





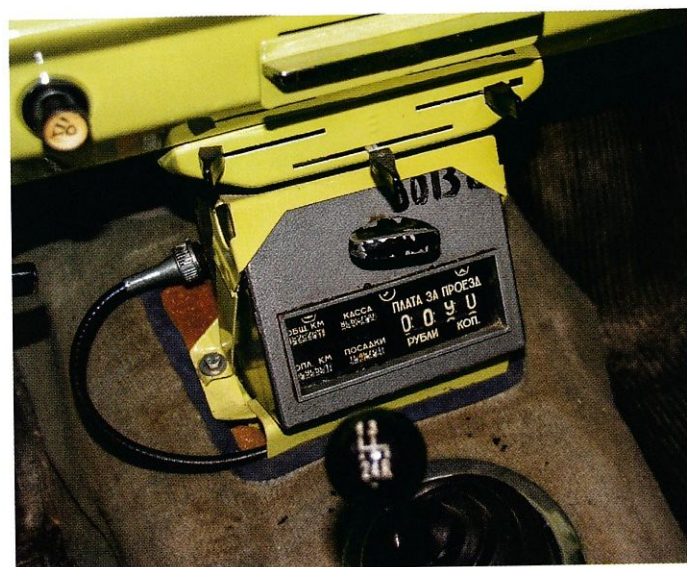


❶ Такси ГАЗ-24-01, отреставрированное в начале 2000-х годов

❷ Постоянную связь такси с диспетчерской парка и городской системой «Букет» обеспечивал мобильный радиотелефон «Алтай»

❸ На крышке вещевого ящика устанавливалась табличка с номером парка и регистрационным номером автомобиля, позволявшая пассажирам сообщить о нарушениях со стороны водителя или, наоборот, отправить благодарность за хорошее обслуживание

❹ Счетчик-таксометр автомобиля ГАЗ-24-01, установленный консольно на тоннеле пола. Виден гибкий вал привода таксометра





Несмотря на то что вариант такси сам по себе является модификацией, он стал прародителем целого семейства таксомоторов, выполненных на базе ГАЗ-24 «Волга». Наиболее известные из них — ГАЗ-24-04 (такси с кузовом универсал) и ГАЗ-24-07 (таксомотор с газобаллонной топливной системой).

### ГАЗ-24-04 «Волга»

Конструкторы ГАЗа при проектировании «двадцать четвертого» семейства благо-разумно заложили в него универсал параллельно с седаном. Был учтен печальный опыт с прежней моделью «Волги», когда универсал ГАЗ-22 пришлось конструировать и осваивать фактически как отдельную новую модель. Вслед за седаном в 1972 году новый универсал ГАЗ-24-02 пополнил список товарной продукции завода. И вскоре, уже в 1973 году, в таксомоторные парки начала поступать новинка — такси-универсал. Модель ГАЗ-24-04 в Горьком собирали «как из кубиков», использовав дефорсированный двигатель и упрощенную отделку таксомоторного варианта «Волги». С появлением этих машин стала решаться застарелая проблема перевозки в такси пассажиров с круп-

ногабаритными вещами. К тому же сзади в универсале находилось дополнительное сиденье, и водитель получил возможность за один рейс перевезти до семи пассажиров. В московских парках универсалы составляли около 10% подвижного состава. После снятия с производства универсала ГАЗ-24-02 в 1988 году на базе модернизированного универсала ГАЗ-24-12 была запланирована и испытана модификация для такси, но серийно такой автомобиль не выпускался.

### ГАЗ-24-07 «Волга»

В середине 70-х годов был в очередной раз поставлен вопрос о массовом переводе автомобильного транспорта на газовое топливо. Например, на выставке «Автопром-77», проходившей на ВДНХ в 1977 году в честь 60-летия Октябрьской

революции, автозаводы выставили целую серию грузовиков и автобусов с двигателями, работающими на сжатом или сжиженном газе. Среди этих автомобилей присутствовала «Волга»-такси специально разработанной заводом газобаллонной модификации ГАЗ-24-07. Установка газового оборудования на седан не прошла безболезненно. Баллон пришлось монтировать в глубине багажника, что сократило его объем. Внешне газобаллонное такси можно было опознать по дополнительному лючку для заправки газа на заднем левом крыле. Автомобили ГАЗ-24-07 не пользовались любовью у водителей. Ходили слухи об угоревших от утечек газа таксистах, о пожарах, вызванных неисправностью газовой аппаратуры. К тому же бензин стоил дешево, и фонды на ГСМ паркам выделяли без ограничений.



Автомобиль-такси ГАЗ-24-04 с кузовом универсал



## Музей московского такси

К середине 70-х годов в СССР вошло в моду собирать и реставрировать ретро-автомобили. На нескольких автозаводах, включая ГАЗ и АЗЛК, появились музеи, в Москве действовал автомобильный отдел Политехнического музея, в котором был выставлен ряд уникальных экспонатов. В разных городах открывались клубы владельцев автомобилей и мотоциклов прошлых десятилетий. Могное течение затронуло и Мосавтотранс, в системе которого организовали свой музей — Музей такси.

В июне 1975 года московская общественность торжественно отмечала 50-летие выхода на линию первых государственных такси *Renault*, с этого момента было принято отсчитывать историю такси в Москве. К юбилею руководство Мосавтотранса решило организовать постоянно действующую экспозицию исторических автомобилей-такси. Под музей выделили просторное помещение в многоэтажном гараже 19-го таксомоторного парка. Конечно, уже не удалось найти первые московские такси. Ни одной машины *Renault KZ* и *Ford A* до 70-х годов не сохранилось. Но довольно легко нашелся первый таксомотор советского производства — фазон ГАЗ-А со счетчиком за ветровым стеклом. В честь юбилея восстановленный «газик» совершил по Москве несколько исторических рейсов с пассажирами. Он открывал и торжественный парад, приуроченный к юбилею. Для музея были куплены у частных владельцев М-1 и ЗИС-101, а послевоенный ЗИС-110 приобрели в гражданском варианте из семьи маршала Ротмистрова. Зато удалось найти оригинальные «Победу» М-20В и ЗИМ ГАЗ-12 с таксометрами. Особое место в музее заняла последняя «Волга» ГАЗ-21, к юбилею отправленная на заслуженный отдых. В музей поставили и одно из последних в Москве маршрутных такси РАФ-977ДМ. Разным паркам поручили отреставрировать по одной машине. Но жемчужиной коллекции стал уникальный опытный образец такси ВНИИТЭ-ПТ. К счастью, после испытаний этот автомобиль не уничтожили, в конце 60-х годов он принимал участие в праздниках московского автомобилиста, а в 70-х просто стоял в ангаре ВНИИТЭ на территории ВДНХ. Тема перспективного такси была закрыта уже несколько лет, и уникальная машина заняла достойное место в музее. Позднее в экспозиции появились автомобили 70-х годов — ГАЗ-24-01, ГАЗ-24-04, РАФ-22032. Временно выставлялся спортив-



Уникальный опытный образец ВНИИТЭ-ПТ в Музее экипажей и автомобилей в Кузьминках (2006 год)

ный автомобиль победителя соревнований, проводившихся среди водителей такси — каждый год его заменяли следующей машиной победителя. В музее выставлялись также

флаги, выпеллы, значки и эмблемы. Зал музея был отделан мозаичной плиткой. Просто «с улицы» посетителей пускали недолго — требовалась охрана музея. Но же-



Единственное сохранившееся маршрутное такси РАФ-977ДМ в Музее экипажей и автомобилей в Кузьминках (2007 год)





*Последний в Москве автомобиль-такси семейства ГАЗ-21, прошедший капремонт на ВАРЗ и снятый с линии 19 июня 1975 года*

минки. Благодаря директору этого музея, в прошлом конструктору КБ компоновки УКЭР АЗЛК Льву Наумовичу Железнякову, зрители почти полгода наблюдали целые и невредимые машины из Музея такси в открытой экспозиции. В это же время была проведена подробная фотосъемка ВНИИТЭ и РАФа для журнала «Грузовик пресс». Неожиданно в 2009 году коллекция музея «исчезла» — немолодому Ключеву стало тяжело ее содержать. Но машины не ушли в никуда и вскоре «нашлись» в Черноголовке Московской области, где 10 октября 2010 года было открыто Государственное бюджетное учреждение Военно-технический музей. В результате экспонаты Музея

лающие могли попасть на организованную экскурсию. В музей водили колоннами школьников, студентов, учащихся ПТУ и техникумов, работников предприятий. Трудным временем стали для музея 90-е годы. Помещения парк сдавал в аренду, музейная экспозиция за закрытыми решетчатыми воротами осталась без света, без отопления. Прекратились экскурсии, экспонаты стояли на спущенных шинах, экспозиция стала призраком. Однажды ЗИС-110 был использован в качестве игрового автомобиля на киносъемках, и это привело к печальным последствиям: на скользкой зимней дороге ЗИС попал в тяжелое ДТП и понадобился серьезный кузовной ремонт.

В 2005 году музей решили закрыть окончательно и расформировать. Его экспонаты некоторое время выставлялись в качестве шоу-стопперов в автосалоне, торговавшем новыми автомобилями ВАЗ, который арендовал помещение в парке. Годом ранее, в 2004-м, некоторые экспонаты, в частности ГАЗ-А, ЗИМ и ЗИС-110, выставлялись на столичном автофестивале «Ретро-фест» на территории стадиона в Лужниках. Над музеем нависла угроза полного исчезновения, утилизации или распродажи экспонатов. Но неожиданно заботу о ретро-автомобилях проявил ветеран московского такси, бывший водитель, начальник колонны и директор одного из парков Виталий Васильевич Ключев. Он сумел вывезти часть экспонатов, включая уникальный ВНИИТЭ-ПТ и редкий РАФ-977Д в Музей экипажей и автомобилей, расположенный поблизости в парке Кузь-

*Автомобиль ЗИС-110 экспонировался в Музее такси в виде реконструкции лимузина-таксомотора, сделанной в 70-х годах*



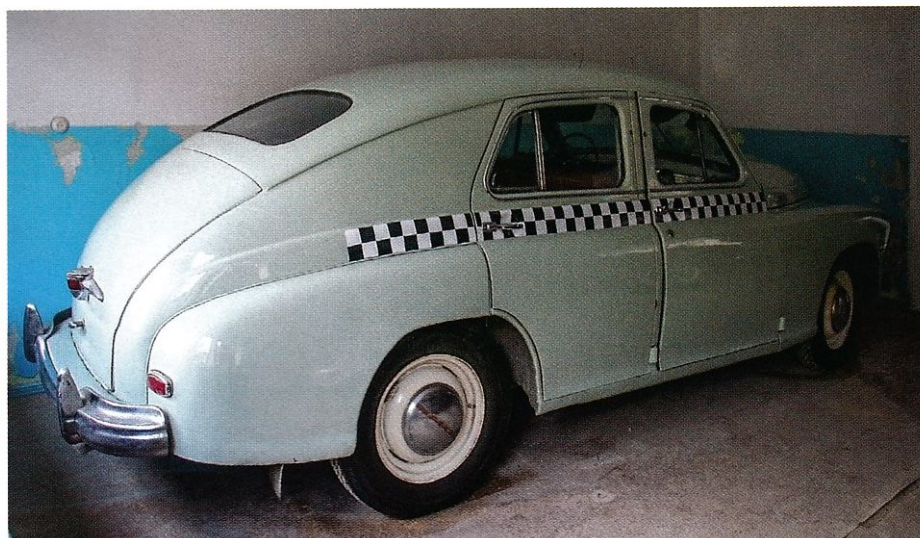
*Автомобиль-такси ЗИМ (ГАЗ-12) из Музея такси, бывший служебный автомобиль, переданный в такси в 1959–1960 годах*





В Музее такси была представлена подлинная «Победа»-такси М-20В с таксометром, смонтированным в приборную панель

такси сохранились почти в полном составе, пройдя через три музея. Сегодня они находятся в отапливаемом помещении и в открытой всем желающим экспозиции. Точно так же в Черноголовке была сохранена уникальная коллекция пожарных машин, принадлежавшая Всесоюзному научно-исследовательскому институту ВНИИПО из подмосковной Балашихи, а также спасенное энтузиастами на полигоне ЗИЛа в Чулково собрание уникальных экспериментальных вездеходов, которое разрабатывало СКБ ЗИЛа под руководством знаменитого конструктора В. А. Грачева.



#### Технические характеристики ГАЗ-24-01 «Волга»

Число мест	5
Максимальная скорость	147 км/ч
Время разгона до 100 км/ч	19 сек
Расход топлива при скорости 90 км/ч	10,5 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-60
Генератор	Г120-Н1
Реле-регулятор	РР350
Система зажигания	контактная
Катушка	Б115
Прерыватель-распределитель	Р119-Б
Стартер	СТ-230-Б
Свечи зажигания	А17В
Размер шин	7,35-14
<b>Радиус поворота, м</b>	
по оси внешнего переднего колеса	5,6
наружный габаритный	6,0
<b>Рулевой механизм</b>	
глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число — 19,1	
<b>Тормоза</b>	
рабочие — передние и задние барабанные, привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем	
стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса	
<b>Подвеска передняя</b>	
независимая, пружинная, на поперечных рычагах, шкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические	

#### Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

#### Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

#### Сцепление

однодисковое, сухое

#### Передаточные числа коробки передач

I — 3,5; II — 2,26; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 3,54

#### Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 3,9

#### Двигатель

ЗМЗ-24-01, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2445
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

#### Карбюратор

К-126Г, двухкамерный

#### Максимальная мощность

85 л.с. при 4500 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

175 кгс.м (171,6 Н.м.) при 2200–2400 об/мин



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный  
**ФОРСАЖ**  
*Dodge Charger R/T*



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС  
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

**35%**

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



© 2019 Universal City Studios LLC.  
All Rights Reserved.

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА [DODGE.DEAGOSTINI.RU](http://DODGE.DEAGOSTINI.RU)

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК  
«СПОРТ» №7

**ВАЗ-2121 «НИВА»**

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



DeAGOSTINI

16+

Представленные изображения могут отличаться  
от реального внешнего вида моделей,  
прилагаемых к выпуску

Доставка осуществляется только  
по территории России

ISSN 2071-095X