

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 10,00 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 208

СССР

И СОЦСТРАН



ГАЗ-21Р «ВОЛГА»

ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОРЫВ
ПО ГРУНТОВКЕ И СЕРПАНТИНУ
ЛЕГЕНДАРНОЕ ТАКСИ



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №208, 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: Е. В. Миронович

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

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 дистрибутор 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 «Казакско-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,
10,00 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

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
стр. 3, 4 (верх), 6, 7 (верх): © РИА Новости;
стр. 4 (низ), 5 (низ), 7 (низ),
10 (низ), 11–14: © Фотобанк Лори;
стр. 5 (справа), 7 (справа): частная
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст: Константин Шляхтинский



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 выхода в России 05.04.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP





В свое время ГАЗ-21 «Волга» была самым совершенным и комфортабельным из всех доступных советским гражданам автомобилей. Как и ее предшественница «Победа», она проектировалась как массовый автомобиль, предназначенный для розничной продажи, работы в госструктурах и в качестве такси.

На смену «Победе»

Разработка автомобиля среднего класса, который должен был сменить на конвейере Горьковского автозавода знаменитую «Победу», началась в то время, когда главным конструктором предприятия был Андрей Александрович Липгарт. Именно по его инициативе была сформирована конструкторская группа для создания новой «Победы» М21. Но 15 октября 1951 года Липгарт был понижен в должности до заместителя главного конструктора, а в мае 1952 года переведен простым инженером на Уральский автомобильный завод в Миассе. На какое-то время дело застопорилось, однако замена устаревающей М20 была необходима, и руководство предприятия приняло решение

о продолжении работ. Правда, от названия «Победа» пришлось отказаться, и преемнице дали новое имя — «Волга», оставив за ней индекс М21.

Проектированием нового автомобиля среднего класса занимался коллектив специалистов, в число которых входили В. С. Соловьев, Б. А. Дехтяр, Г. М. Вассерман, Л. К. Лапшин, М. С. Мокеев, Н. Г. Мозохин, Б. С. Поспелов, Г. В. Эварт и др. Общее руководство осуществлял Николай Иванович Борисов — на тот момент главный конструктор ГАЗа. Ведущим конструктором «Волги» назначили А. М. Невзорова. Художественная, или, как сказали бы сегодня, дизайнерская работа была возложена на Л. М. Еремеева, а его помощником стал Б. Б. Лебедев.

Работа над новинкой началась в ноябре 1953 года. К 7 ноября 1954 года уже был готов первый опытный образец, а в апреле 1955 года собрали еще два. В то время в мировом автопроме образцами стиля и технического совершенства считались американские автомобили, поэтому не удивительно, что при проектировании своей машины горьковские конструкторы ориентировались именно на них. Известно, что в 1954 году в Горький привезли два американских автомобиля — *Ford Mainline* и *Chevrolet Belair*, которые были всесторонне изучены и испытаны. В итоге во внешности «Волги» оказалось немало чисто американских черт. Для советского автомобилестроения тех лет модель стала настоящим техническим

«Волга» ГАЗ-21Р 1966 года выпуска, участница автопробега ретроавтомобилей «ГУМ-Автоторалли Gorkyclassic-2016», на Васильевском спуске (Москва)





«Волга» ГАЗ-21Р перед началом автопробега ретроавтомобилей «ГУМ-Автомобили Gorky Classic-2016» в Ветешном переулке (Москва)

прорывом. Специально для нее разрабатывался верхнеклапанный алюминиевый мотор с шатровой камерой сгорания, литым коленчатым валом и «мокрыми» гильзами. Еще одной новинкой стала автоматическая коробка перемены передач, которой изначально планировали оснащать «Волгу». Вот как описывала новый автомобиль газовская многотиражка «Автозаводец» в номере от 9 апреля 1955 года: «В автомобиле «Волга» сохранены все основные размеры и вес «Победы», однако кузов «Волги» просторнее и светлее. Автомобиль имеет мощный двигатель в 70 лошадиных сил, обеспечивающий скорость движения 130 км в час при экономичном расходе горючего... На автомобиле установлена автоматическая трансмиссия, устраняющая необходимость в переключении передач». К заметке прилагалась фото новинки. Это был первый обнародованный в СССР снимок нового автомобиля. Но вот что удивительно: всего через четыре дня после этой публикации заметка о «Волге» появилась и в солидном британском журнале *The Motor*, где, помимо данных о двигателе и динамике автомобиля, приводилось целых два фото, одно из которых было сделано прямо возле сборочного кон-

вейера, а другое — на заводской территории. И это при том, что ГАЗ был охраняемым режимным предприятием! Как информация об автомобиле, который даже не был официально представлен руководству СССР, попала в редакцию британского журнала, остается загадкой и по сей день.

Момент истины

Три образца «Волги» (два с автоматическими коробками передач и один с механической), пройдя лабораторные тесты, были выставлены на государственные испытания 3 мая 1955 года. Из Москвы прибыла госкомиссия во главе с доктором технических



В дизайне «двадцать первой» были откровенно «проамериканские» элементы

Для советского автомобилестроения тех лет «Волга» стала настоящим техническим прорывом. Специально для нее разрабатывался верхнеклапанный алюминиевый мотор с шатровой камерой сгорания, литым коленчатым валом и «мокрыми» гильзами. Еще одной новинкой стала автоматическая коробка перемены передач, которой изначально планировали оснащать «Волгу».

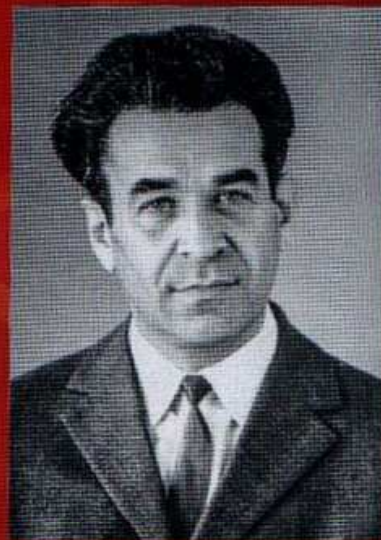
наук, сотрудником института машиноведения Академии наук СССР Д. П. Великановым. В ее состав входили специалисты НАМИ, сотрудники министерств и предприятий. Горьковский автозавод в комиссии представлял главный конструктор Н. И. Борисов. Где испытывать новый автомобиль, как не в автопробеге? Маршрут был сложным и протяженным: из Горького в Москву, оттуда через Орел и Харьков в Крым, где намечалось провести основную часть испытаний, затем обратно. Всего 8,5 тыс. км по дорогам разного типа — от шоссе до проселков, грунтовок и горных серпантинов, в разных погодных и климатических условиях. Автопробег активно освещался в советской прессе, о нем писали и центральные (например журнал «Огонек»), и региональные издания. «Автозаводец» тогда отмечал: «Особый интерес будет представлять поведение на горных дорогах двух образцов «Волги», на которых установлены автоматические коробки передач. Этот механизм значительно упрощает и облегчает управление автомо-

билем по сравнению с обычной механической коробкой, установленной на третьем образце «Волги» и других автомобилях, участвующих в пробеге». Но еще больше специалистов интересовало, как себя покажет новый двигатель.

Согласно действовавшим в то время правилам, наряду с новыми советскими машинами в пробеге участвовали отечественные и иностранные автомобили, принадлежавшие к тому же классу. Это делалось для того, чтобы автомобили можно было наглядно сравнить. Поэтому вместе с «Волгами» в пробег отправились «Победа», ЗИМ, «Москвич» и иностранные образцы — *Ford Mainline*, *Chevrolet Belair* и *Standard Vanguard*. В каждой машине, помимо водителя, сидел контролер, скрупулезно отмечавший в журнале все недостатки, выявлявшиеся по ходу испытаний. Позже эти записи подробно анализировали, чтобы можно было устранить обнаруженные недочеты.

Кстати, не все машины успешно прошли тест. К примеру, английский *Standard Vanguard*

Борис Акимович Дехтяр



Советский инженер, специалист в области конструирования карданных передач и ведущих мостов.

Борис Дехтяр родился местечке Любар Житомирской области в семье служащих. В 1941 году был призван в Красную армию. Воевал рядовым в пехоте. В 1945 году приехал в Горький.

В 1951 году Борис Акимович окончил Горьковский индустриальный институт. С 1947 по 1983 год работал на Горьковском автомобильном заводе в конструкторско-экспериментальном отделе (КЭО-УКЭР) конструктором, ведущим конструктором, руководителем группы.

Дехтяр участвовал в создании и модернизации ГАЗ-69, ГАЗ-72, ГАЗ-73, проектировал мосты и карданные передачи для автомобилей «Чайка» ГАЗ-13, ГАЗ-14, «Волга» ГАЗ-24, ГАЗ-3102, был ведущим конструктором автомобиля «Волга» ГАЗ-23. Борис Акимович Дехтяр награжден орденами Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями, почетным знаком Госстандарта СССР «За заслуги в стандартизации».

Маскот в виде оленя — визитная карточка «Волги» ГАЗ-21





«Волга» ГАЗ-21И 1968 года выпуска, участница автопробега ретроавтомобилей «ГУМ-Авторалли Gorkyclassic-2016», на Васильевском спуске (Москва)



на горном участке пришлось снимать с испытаний из-за поломок. «Волги» шли неплохо, но надежды, возлагавшиеся инженерами ГАЗа на новый двигатель, оправдались лишь частично: по результатам пробега выходило, что мотору требовалась доработка. Однако все это было мелочью по сравнению с главным испытанием — показом

определяли и наказывали. И хотя к моменту презентации «Волги» Сталина уже не было в живых, установленные при нем порядки оставались незабываемыми. На сей раз автомобили принимал министр обороны Георгий Константинович Жуков. Он сразу же заявил, что решетка радиатора ему не нравится, потому что его облицовка

не был готов к серийному выпуску новых машин. Согласно имеющимся документам, в конце мая 1956 года была подготовлена лишь небольшая часть производственной документации. Отмечалось, что конструкторско-экспериментальный отдел не представил согласованные чертежи на двигатель, коробку передач, гидротрансформатор,

Облицовку «Волги» переделали, «акулий оскал» исчез, а на его месте появилась пятиконечная звезда

новых машин в Кремле. В СССР эта традиция существовала еще с 30-х годов, когда все без исключения новые автомобили, создававшиеся на советских автозаводах, демонстрировали И. В. Сталину и другим руководителям государства. Для представителей автозаводов это было «моментом истины», ведь вся работа могла пойти на смарку только потому, что вождю не понравилась какая-то деталь. «Винных» тут же

выглядит как «акулий оскал». На исправление «недоделок» отвел две недели... В итоге облицовку переделали, пресловутый «оскал» исчез, а на его месте появилась пятиконечная звезда, что пришлось маршалу по вкусу. Вопрос был снят с повестки дня, «Волга» получила «высочайшее благословение», и ее разрешили запустить в серию. Но одно дело разрешить выпуск, а другое — его наладить. По большому счету завод

кузов и другие узлы. Решили, что автоматическая коробка передач будет трехскоростной. Из 22 мастер-моделей, которые планировалось изготовить к этому сроку, сделали только десять. Руководство завода даже не приняло окончательного решения, где будет размещено производство нового двигателя и ряда других деталей. Не было готово сварочное оборудование, не ставало 30 крупных, 100 средних и множе-



Президент России Владимир Путин на открытии нового тоннеля Адлер-Красная Поляна за рулем ГАЗ-21 «Волга» 1956 года выпуска

ства мелких штампов. Рабочие, служащие и техперсонал не прошли соответствующей переподготовки. А время поджимало... Тем не менее, первые серийные автомобили М21 «Волга» вышли за ворота предприятия 10 октября 1956 года, а в январе следующего года было развернуто полномасштабное производство.

В июле 1957 года из названия Горьковского автомобильного завода убрали имя Молотова. Вместе с ним из индекса «Волги» исчезла и буква «М» — сокращение от «Молотовец». Машина стала называться ГАЗ-21 «Волга».

В 1958 году в Брюсселе проходила международная выставка потребительских това-

ров. Прямое отношения к автомобилям она не имела, но на стенде, демонстрировавшем достижения СССР в области производства товаров народного потребления, стояли и автомобили, в том числе ГАЗ-13 «Чайка» и «Волга». Грандиозная советская экспозиция была удостоена «гран-при» выставки. Впоследствии это дало повод говорить о том, что новые советские автомобили признаны на европейском уровне.

В действительности все было не совсем так. Иностранные специалисты оценивали ГАЗ-21 в целом положительно, но при этом жестко критиковали за просчеты в области эргономики, грубую (по зарубежным меркам) штамповку, недостаточную обработку декоративных элементов и ряда других деталей.

Продолжение на стр. 10



Передняя панель и руль выполнены в лучших традициях своего времени

Николай Иванович Борисов

Советский автомобильный конструктор. Родился в Харькове. В 1932 году закончил Московский автомеханический институт и был направлен на ГАЗ. Работал в техническом отделе ведущим конструктором, начальником КБ кузовов. При его участии создавались конструкция и кузова легковых автомобилей М-1 и КИМ-10. Для обеспечения авторского надзора за изготовлением крупных штампов для КИМ-10 Борисов был командирован в США. В 1941 году переведен на МЗМА. С 1946 года — главный конструктор МЗМА, в 1952 году назначен главным конструктором ГАЗа. Под руководством Н. И. Борисова были созданы ГАЗ-21 «Волга» и ГАЗ-13 «Чайка», при нем были начаты работы по конструированию новых грузовиков ГАЗ-53 и ГАЗ-66.

Александр Михайлович Невзоров



Советский автомобильный конструктор. В 1941 году пришел работать на Горьковский автозавод простым токарем. Через два года ушел на фронт, воевал на Балтике в бригаде морской пехоты. Демобилизовавшись в 1948 году, вернулся на завод, получил специальность конструктора. Принимал участие в работе над компоновкой автомобиля ЗИМ. В 1954 году назначен ведущим конструктором легковых автомобилей ГАЗ и менее чем за полтора года вместе с коллегами спроектировал и вывел на испытания ГАЗ-21. Впоследствии работал над автомобилем ГАЗ-24, а с 1966 года возглавлял КБ перспективного планирования, проектировал автомобили ГАЗ-14 «Чайка» и ГАЗ-3102.



Борьба за качество

Освоение производства ГАЗ-21 шло сложно, и качество автомобилей далеко не всегда было на высоте. Так, бывший главный конструктор ГАЗа Н. И. Борисов, позже назначенный на должность главного инженера завода, писал, что только за первое полугодие 1959 года количество рекламаций по «Волге» достигало 10,98%, тогда как у ГАЗ-12, к примеру, этот показатель равнялся 5,56%. Гарантия на «Волгу» тогда составляла всего шесть месяцев, поэтому в приведенную выше статистику не попали данные по автомобилям, у которых гарантийный срок уже истек. Известно, что в первом полугодии 1959 года у 3,7% собранных ГАЗ-21 пришлось заменять не только отдельные детали, но даже целые узлы и агрегаты. Зачастую в этом не было вины заводчан, ведь около 12 тысяч наименований деталей поступало на Горьковский автозавод от предприятий-смежников, которых насчитывалось более двухсот.

Специалисты отмечали, что в 1957–1959 годах основными дефектами автомобиля были недостаточная герметичность кузова, плохая работа замков дверей и крышки багажника, отказы стеклоочистителей, радиоприемника, некачественная окраска, беспричинное растрескивание лобового стекла. Развал передних колес не поддавался регулировке из-за неправильного подбора рессор по упругости.

Невысоким было и качество автомобилей, отправлявшихся на экспорт. Об этом свидетельствует большое количество претензий, поступающих от иностранных фирм. Так, в 1958 году от зарубежных потребителей было принято 2788 рекламаций по ГАЗ-21, а за три квартала следующего года — 3025.

В 1958 году из Финляндии и ГДР пришли претензии, касавшиеся качества более чем 500 из 840 поставленных в эти страны машин.

Всю серьезность сложившегося положения может проиллюстрировать и такой факт: из 685 автомобилей, поставленных финской



«Волга» ГАЗ-22 образца 1962 года на выставке Собрания классических автомобилей Gorkyclassic в ГУМе (Москва)



Выставка ретроавтомобилей ГАЗ в парке Горького (Москва)

фирме *Kopela*, у 403 были обнаружены различного рода дефекты. В результате компания предъявила советским партнерам счет на 9 млн финских марок. Общие расходы по удовлетворению рекламаций западных импортеров с момента начала заграничных поставок ГАЗ-21 и до сентября 1959 года составили 1 632 800 руб. К чести коллектива Горьковского автозавода надо отметить, что со временем «детские болезни», присущие любой новой технике, были преодолены и брак существенно сократился. Это позволило расширить список стран, куда поставлялись «Волги», до 75. Правда, успех на зарубежных рынках обходился дорого: «Волгу» там позиционировали как автомобиль среднего класса, а продавали по цене малолитражек, что было даже ниже себестоимости.

Однако справиться удалось далеко не со всеми проблемами. Много хлопот доставляли автоматические коробки передач — советские АКПП явно опережали свое время. Они оказались слишком сложными устройствами. В стране на тот момент не было ни квалифицированных кадров, ни специализированных станций технического обслуживания, ни необходимых расходных материалов. Уровень подготовки большинства советских водителей также оставлял желать лучшего. Иными словами, страна еще «не доросла» до массового автомобиля с автоматической коробкой передач, поэтому от нее пришлось отказаться. Однако огромная работа по созданию АКПП не пропала даром. Опыт, технические решения и наработки в этой сфере пригодились при конструировании автомобиля более

Александр Гаврилович Мозохин

Советский конструктор, лауреат Сталинской премии, профессор, заместитель главного конструктора ГАЗа. В 1932 году окончил Ленинградский машиностроительный институт имени М. И. Калинина по специальности «инженер-механик». С 1932 по май 1933 года работал в Ленинграде на заводе имени С. М. Кирова, где занимался конструированием представительского легкового автомобиля Л-1. На ГАЗе с 1933 года. Прошел путь от инженера-конструктора технического отдела до первого заместителя главного конструктора завода. Принимал участие в создании ГАЗ-М20 «Победа», ГАЗ-21 «Волга» и ряда других машин. С мая 1958 по апрель 1965 года — первый заместитель главного конструктора, начальник КБ двигателей КЭО. С апреля 1965 по сентябрь 1973 года — главный конструктор по поршневым двигателям и заместитель главного конструктора ГАЗа.

Михаил Степанович Мокеев

Начальник лаборатории испытаний легковых автомобилей ГАЗа. В 1932 году окончил фабрично-заводское училище по специальности «водитель автомобиля», в 1937 году — техникум по специальности «техник-механик по эксплуатации автотранспорта». С 1938 года работал на ГАЗе в экспериментальном цехе, в 1940 году назначен начальником лаборатории испытаний легковых автомобилей. В этой должности он проработал 47 лет. При непосредственном участии М. С. Мокеева проходили испытания и доводка всех легковых моделей Горьковского автозавода довоенного периода, а также танков Т-60, Т-70, Т-80, самоходных орудий СУ-76М, броневиков БА-64, автомобилей ГАЗ-М20 «Победа», ГАЗ-21. С 1968 года состоял в приемочной комиссии, проводившей испытания ГАЗ-24-02 «универсал», ГАЗ-24-03 «санитарный», ГАЗ-14 «Чайка», ГАЗ-3102 «Волга» и других моделей.

высокого класса — ГАЗ-13 «Чайка», где коробка-автомат оказалась весьма кстати. Весь объем производства «Волги» принято условно делить на три «серии». Первая выпускалась с 1957 по 1959 год, вторая — с 1959 по 1962 год и третья — с 1962 по 1970 год. Базовыми моделями являлись, соответственно, М-21В, М-21И и ГАЗ-М21Л. В 1965 году автомобиль модернизировали. Обновленный седан получил индекс ГАЗ-21Р. В техническом отношении ГАЗ-21Р был самым совершенным из всего семейства и простоял на конвейере целых пять лет.

«Санитарка», «догонялка» и другие Наряду с седаном ГАЗ-21 «Волга» в Горьком выпускались и автомобили с кузовом «универсал», носившие индекс М22, который затем сменили на ГАЗ-22. Второй ряд сидений

Много хлопот доставляли автоматические коробки передач — они оказались слишком сложными устройствами. В стране на тот момент не было ни квалифицированных кадров, ни специализированных станций технического обслуживания. Да и уровень подготовки советских водителей оставлял желать лучшего.

при необходимости мог складываться, образуя грузовую платформу. Машина позволяла перевозить пятерых человек и до 175 кг груза. Поскольку «двадцать вторая» была на 80 кг тяжелее седана и ее грузоподъемность была на 125 кг выше, конструкторам пришлось усиливать рессоры заднего моста и устанавливать нестандартные шины. Были

отличия и в части электрооборудования. ГАЗ-22 не продавали населению, зато на их базе выпускали санитарные машины и автомобили скорой помощи (ГАЗ-22Б). Кузов скорой был разделен перегородкой на два отсека — водительский и медицинский. Водитель и врач размещались на передних сиденьях, в медицинском отсеке стояли

За рубежом «Волга» позиционировалась как автомобиль среднего класса, а продавалась по цене малолитражек



кресла для больного и сопровождающих. При необходимости сиденья складывались, что давало возможность установить носилки с лежащим больным. Освещение в медицинском отделении осуществлялось за счет трех потолочных плафонов. Обогревался автомобиль целиком. На левом крыле ГАЗ-22Б устанавливали поворотную фару-искатель, а на крыше монтировали дополнительную фару с красным крестом. Предусмотрено было и место для радиостанции, при помощи которой медики связывались с диспетчерским пунктом. За счет установки дополнительного оборудования автомобили скорой помощи были на 100 кг тяжелее седана.

Настоящей легендой стали ГАЗ-21Т — такси. В отличие от базовой модели, передние сиденья на них были выполнены не в виде дивана, а как два отдельных кресла. При этом пассажирское сиденье могло откидываться вперед, давая место для размещения длинномерного багажа. Кроме того, автомобиль оснащался таксометром и зеленым сигнальным индикатором «занят/свободен». Не менее интересной была и версия «Волги» с правым расположением руля — ГАЗ-21П. Адаптацией автомобиля под «правый руль» занимался конструктор В. Б. Реутов. Машина предназначалась для экспорта в страны с левосторонним движением. Рычаг переключения передач располагался слева от водителя в полу, что позволяло комплек-

товать машину стандартной механической КПП. Помимо этого, в системе электрооборудования вместо плавких предохранителей использовались тепловые с кнопочным управлением. В страны с тропическим климатом ГАЗ-21П отправлялись без жалюзи радиатора и их привода.

Но больше всего легенд и слухов ходило о другой нестандартной версии «Волги» — с индексом ГАЗ-23, прозванной в народе «догонялкой». Ведущим конструктором этой машины был Борис Акимович Дехтяр. Автомобиль выпускался с 1962 года и использовался Комитетом государственной безопасности СССР и Гаражом особого назначения для сопровождения руководителей государства и патрулирования. Внешне ГАЗ-23 не отличался от стандартной «Волги», однако под его капотом скрывались V-образный 8-цилиндровый модернизированный двигатель от «Чайки» объемом 5526 см³ и мощностью 195 л.с. и автоматическая трансмиссия. Поскольку вес автомобиля увеличился на 300 кг, его кузов и подвеску пришлось существенно усилить. Максимальная скорость «догонялки» при испытаниях достигала 170 км/ч, тогда как у стандартной «Волги» она не превышала 130 км/ч. Динамика автомобиля также значительно улучшилась: версия с коробкой-автоматом до скорости 100 км/ч разгонялась за 16 секунд, тогда как обычному седану на это требовалось целых 32 секунды.



Выставка ретроавтомобилей на ВДНХ. ГАЗ-21Р в милицейском исполнении — одна из жемчужин экспозиции





Еще одна ипостась «Волги» — медицинский автомобиль ГАЗ-22Б

Долгое время автомобиль был засекречен. В инструкции для водителя даже был специальный пункт о запрете открывать капот вне зоны специализированной ремонтной станции. Отслужив положенный срок, машины списывались и уничтожались, однако несколько экземпляров ГАЗ-23 все-таки дожили до нашего времени.

Помимо основной версии «догонялки» существовали и другие: опытная ГАЗ-23А, оборудованная механической коробкой передач, ГАЗ-23А1 со спецоборудованием и ГАЗ-23Б с улучшенной отделкой. За все время производства было выпущено 603 экземпляра этой модели. Есть информация и о производстве небольшого числа ГАЗ-23 с кузовом «универсал».

Известны также несколько полноприводных седанов и универсалов на базе ГАЗ-21. Помимо этого, некоторые военные предприятия построили небольшое количество автомобилей «Волга» с открытыми кузовами, которые называли «парадными».

Всего за годы производства в Горьком было выпущено почти три с половиной десятка заводских модификаций автомобиля, предназначавшихся как для использования внутри страны, так и для экспорта.

Общее количество автомобилей ГАЗ-21 «Волга», собранных на Горьковском автозаводе, составило 639 478 экземпляров. В это число входят и машинокомплекты, отправленные на экспорт. С 1968 года ГАЗ-21 и ее преемница ГАЗ-24 выпускались одновременно, поэтому

«двадцать первую» в народе стали называть старой «Волгой», а «двадцать четвертую» — новой. Когда 15 июля 1970 года конвейер ГАЗа покидала последняя партия старой «Волги», она состояла из 100 автомобилей ГАЗ-21Р белого цвета, которые были распроданы работникам завода.



GA3-21T — «зеленоглазое такси»

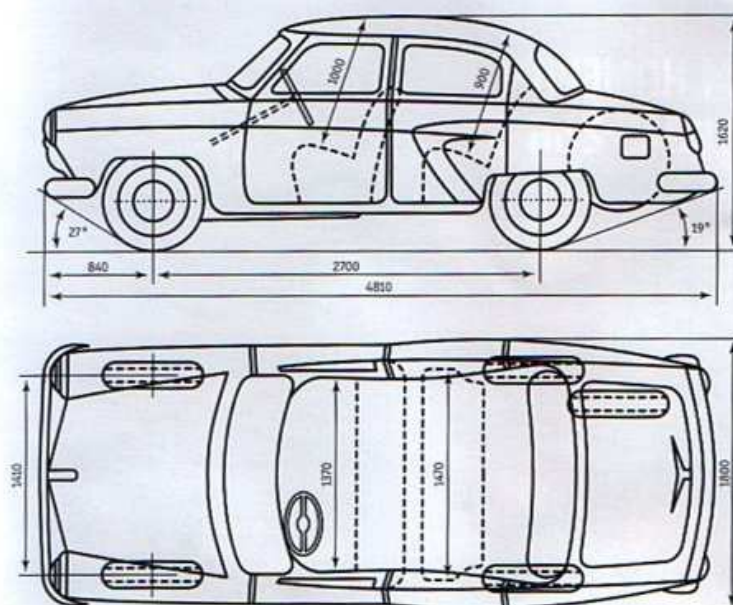


Схема автомобиля ГАЗ-21Р «Волга»

Технические характеристики ГАЗ-21Р «Волга»

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| Число мест | 5 |
| Максимальная скорость | 130 км/ч |
| Расход топлива при скорости 90 км/ч | 11,0–13,5 л/100 км |
| Разгон до 100 км/ч | 32 с |
| Тормозной путь со скорости 70 км/ч | 32 м |
| Электрооборудование | 12 V |
| Аккумуляторная батарея | 6СТЗ-54ЗМ |
| Генератор | Г-12Б |
| Реле-регулятор | РР-24 |
| Стартер | СТ-20Б |
| Прерыватель-распределитель | Р-23Б |
| Свечи зажигания | A14Y (M16Y) |
| Размер шин | 6,70-15 |

Масса, кг

| | |
|-------------|------|
| снаряженная | 1460 |
| полная | 1885 |

Наименьший дорожный просвет, мм

| | |
|--|-----|
| | 190 |
|--|-----|

Наименьший радиус поворота, м

| | |
|-------------------------------------|-----|
| по колею переднего наружного колеса | 6,3 |
|-------------------------------------|-----|

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двойным роликом

Подвеска передняя

независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочие — передние и задние барабанные, привод гидравлический

стояночный — колодочный, на карданный вал, привод механический

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на второй и третьей передачах

Передаточные числа

I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход — 3,738

Главная передача

гипоидная, передаточное число — 4,55

Двигатель

ЗМЗ-21А, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

| | |
|------------------------------------|---------|
| Диаметр цилиндра, мм | 92 |
| Ход поршня, мм | 92 |
| Рабочий объем, см ³ | 2445 |
| Степень сжатия | 6,7 |
| Порядок работы цилиндров двигателя | 1-2-4-3 |

Карбюратор

К-124

Максимальная мощность

75 л.с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент

17 кгс.м при 2200 об/мин

НОВИНКА! УЖЕ В КИОСКАХ!



С ПЕРВЫМ НОМЕРОМ
КРАЗ-256 Б1



КОЛЛЕКЦИЯ СОВЕТСКИХ ГРУЗОВИКОВ В МАСШТАБЕ 1:43

www.deagostini.ru

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



МОСКВИЧ-411

DeAGOSTINI