

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 299 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 54,90 ГРН., 54 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ



№ 9



ГАЗ-21Р «ВОЛГА»

ВЕТЕР ПЕРЕМЕН ★ КУРС НА ОМОЛОЖЕНИЕ ★ ПОСЛЕДНИЙ ПАРАД

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №9, 2014

#### РОССИЯ

##### Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
Генеральный директор: Н. Скилакис  
Финансовый директор: Н. Василенко  
Коммерческий директор: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Выпускающий редактор: Н. Зварич  
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук  
Менеджер по продукту: Я. Чухиль

##### Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

##### Адрес редакции:

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

##### 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, касающимся информации  
о коллекции, заходите на сайт

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

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

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

##### Адрес для писем читателей:

Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ  
в Федеральной службе по надзору  
в сфере массовых коммуникаций,  
связи и охраны культурного наследия  
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

#### УКРАИНА

##### Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»  
01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 119  
Генеральный директор: Екатерина Клименко

##### Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ  
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНИ  
«Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

##### Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся информации  
о коллекции, заходите на сайт

[www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua),

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

Свидетельство о государственной  
регистрации печатного СМИ Государственной  
регистрационной службы Украины  
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

#### КАЗАХСТАН

##### Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,  
тел./факс: +375 17 331-94-41

##### 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»

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

Тираж: 115 000 экз.

Рекомендованная розничная цена: 299 руб

Розничная цена:

54,90 грн., 54 900 бел. руб., 990 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2014 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право  
увеличить рекомендуемую цену выпусков.  
Издатель 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



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

Приложение к журналу изготовлено  
ПО ЛИЦЕНЗИИ ОАО «ГАЗ»

##### Иллюстрации предоставлены:

с. 1, 2, 8–13, 16: ООО «Де Агостини»;  
3, 4, 5 (низ.), 7 (лев. все), 15: частная коллекция  
Максима Шелепенкова; 6: (все) © Объединенная  
государственная киноколлекция  
5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;

Фотосъемка автомобиля —  
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска  
Константина Андреева,  
Александра Павленко,  
Андрея Морозенко,  
и Максима Шелепенкова

Дата выхода в России 19.05.2014

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** 







Когда речь заходит о «двадцать первой» «Волге», большинство автомобилистов представляют самую массовую модель — машину третьей серии с «китовым усом» в рамке облицовки радиатора. Дело в том, что за восемь лет производства «двадцать первых» третьего поколения было выпущено почти в три раза больше, чем автомобилей двух предыдущих серий вместе взятых.

## В стране и мире

В 1961 году по дорогам СССР бегало около 170 тысяч «двадцать первых» «Волг». И хотя до «Победы», выпущенной в количестве 236 тысяч экземпляров, было еще далеко, красавица «Волга» уже не чувствовала себя дебютанткой. Это был во всех отношениях успешный и востребованный автомобиль. Чтобы понять причины и цели очередной модернизации ГАЗ-М21, надо принять во внимание ситуацию, сложившуюся в начале 60-х годов в мировом и отечественном автопроме. В 1962 году на смену вычурному и архаичному правительственному лимузину ЗИЛ-111 приходит не менее вычурный, но осовремененный ЗИЛ-111Г. Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА) начинает выпуск последнего семейства малолитражек второго поколения — «Москвич-403». На заводе «Коммунар» готовятся провести первую модернизацию «горбатого» — ЗАЗ-965. ГАЗ-13 «Чайка» еще считается новой моделью, а на Ульяновском автозаводе в самом разгаре выпуск ГАЗ-69.

У «двадцать первой» «Волги» не было конкурентов — она оставалась единственным в стране автомобилем своего класса, обладающим всеми необходимыми потребительскими качествами, а достаточно высокая цена делала ее относительно доступным (то есть не слишком дефицитным) товаром. Одним словом, предпосылок для модернизации ГАЗ-М21, обусловленных ситуацией на внутреннем потребительском рынке, не было. В мировом автопроме тем временем происходит стремительное обновление трендов. Аэрокосмический стиль без боя сдает позицию за позицией, а вместе с ним уходят крупные формы и «лепные» рельефы. Наступает эра лаконичного рационального дизайна, умеренности и элегантности. Автомобили Горьковского автозавода ведут свой род от моделей Ford, поэтому в качестве зарубежных аналогов «Волги», созданных в начале 60-х годов, уместно вспомнить машины именно этой компании. В Европе дебютирует третье послевоенное поколение Ford Taunus P3 — «17М». Дизайн

этих автомобилей уже не имеет ничего общего с помпезными формами 50-х, а мотору вполне хватает 1,7 л рабочего объема, чтобы развивать 60 л. с. Более того, малолитражная модель семейства Taunus P4 — «12М», появившаяся в 1962 году, имеет передний привод! В Восточной Европе «двадцать первая» продается неплохо, но экспорт в соцстраны не слишком выгоден, а на Западе спрос на устаревающий автомобиль неуклонно падает. Даже верный партнер Автоэкспорта бельгийская компания Sobimpex (позже переименованная в Scaldia-Volga), специализирующаяся на импорте «Москвичей» и «Волг» в страны Западной Европы, вынуждена прибегать ко всевозможным ухищрениям: итальянскому кузовному ателье Ghia заказан проект радикального обновления внешности ГАЗ-М21, а на «стапелях» фирмы начата сборка «Волг» из машинокомплектов. Эти автомобили оснащаются моторами зарубежного производства — преимущественно дизельными.



Легковой автомобиль ГАЗ-21Р «Волга» на Ленинских горах в Москве (съемка для рекламы Автоэкспорта)



Получается, что вполне актуальная для СССР «Волга» ГАЗ-М21 на западных рынках считается безнадежно устаревшей — и внешне, и конструктивно. «Семейные» автомобили к началу 60-х стали заметно компактнее и экономичнее, а иной потребительской ниши за рубежом для горьковского седана не нашлось.

поколения — ГАЗ-24. При этом все — и те, от кого зависело продвижение проекта, и те, кто отвечал за экспорт советских автомобилей за рубеж, — знали, что до начала серийного производства новой модели пройдет не один год. Между тем «Волги» обязаны были приносить стране валюту.

и позиционировать новую модификацию на западном рынке как вместительный и комфортабельный «хозяйственный» автомобиль для частных предпринимателей. В 1960 году были построены и испытаны первые прототипы универсала ГАЗ-М22. Если слегка осовременить внешность, немного форсировать мотор и избавить

## Льву Еремееву удалось придать «двадцать первой» «Волге» более современный и динамичный облик

### Соломоново решение

Модернизация «Волги» в пределах существующей платформы ситуацию изменить не могла. Это прекрасно понимали и горьковские конструкторы. Поэтому уже в 1960 году были изготовлены первые полноразмерные пластилиновые макеты «Волги» следующего

И «соломоново решение» было найдено: если «Волга» стремительно устаревает в сегменте больших седанов, а мы не успеваем создать модель аналогичного формата следующего поколения, значит, следует перевести машину в иной потребительский сегмент. Иначе говоря, надо «малой кровью» превратить седан в универсал

конструкцию от откровенно архаичных элементов (вроде рычажных амортизаторов), мог бы получиться вполне конкурентоспособный трудяга-универсал. Начинаясь работы по модернизации платформы ГАЗ-М21, оттачивается архитектура грузопассажирского кузова, разрабатывается новое оперение. Разумеется, все инновации автоматически достаются и седану. В апреле 1962 года одновременно начато производство универсалов ГАЗ-М22 и усовершенствованных ГАЗ-М21, известных как «двадцать первая» «Волга» третьего выпуска (третьей серии).

### Программа модернизации

В рамках «программы модернизации» было сделано следующее. Семидесяти лошадиных сил базового мотора для полутонного седана (и уж тем более для раздобревшей грузопассажирской версии) явно не хватало. У одного из основных западных конкурентов «Волги» — Volvo-120 1962 года — соотношение мощности и массы составляло 0,0812 л. с./кг; у «двадцать первой» этот показатель был почти в два раза ниже — 0,0479 л. с./кг. Это означало, что даже форсированный 80-сильный двигатель, которым оснащались экспортные версии «Волги», не обеспечивал необходимой динамики и скорости.

За счет применения поршней новой конструкции без изменения обоих вариантов головки блока удалось повысить степень сжатия с 6,6 до 6,7 (в форсированной версии — с 7,15 до 7,65) и добиться прироста мощности в 5 л. с. (до 75 и 85 л. с. соответственно). Для изготовления поршней и усиления поршневых пальцев начали использовать более жаростойкий материал. Кроме того, изменениям подверглись кулачки распредвала и впускные каналы. В системе питания появился фильтр тонкой очистки топлива. Новая открытая система вентиляции картера предотвращала



Автомобили ГАЗ-21Р и ГАЗ-22 на испытаниях в горах Кавказа





**Базовая модель «Волги» первого выпуска с механической КПП официально именовалась «М-21В», даже без аббревиатуры «ГАЗ», поскольку Горьковский автозавод еще в 1935 году был переименован в Завод имени Молотова. Базовая модель второй серии тоже называлась «М-21И». Лишь с началом третьего выпуска законное место перед цифровым обозначением заняла заводская марка (базовая модель получила индекс «ГАЗ-М21Л»), а базовая модель 1965 года обозначалась уже «ГАЗ-21Р».**

смолообразование во всасывающей системе. В результате динамика улучшилась, правда незначительно: до 100 км/ч обновленная «Волга» разгонялась на 2–3 секунды быстрее своей предшественницы. Прироста паспортной максимальной скорости (со 132 до 135 км/ч) удалось достичь лишь на экспортных модификациях. Расход топлива при этом не изменился. В трансмиссии вместо рычажных использовали гидравлические телескопические амортизаторы, что потребовало изменения конструкции верхних рычагов передней подвески. Для увеличения регулировочного запаса угла развала передних колес в крепление верхних рычагов была введена эксцентриковая втулка. Обновился и салон. Передний диван сделали более удобным, появился новый раскладной механизм, образованное сиденьями «спальное место» стало заметно ровнее. В обивке салона нашли применение новые синтетические материалы.

Потолок начали обивать не ворсистой тканью, а практичным повинолом, не боящимся «влажной уборки»; матерчатые вставки на внутренних панелях дверей уступили место кожзаменителю, а молдингам на дверных картах добавили причудливых изломов. Рукоятка «вытяжного» ручного тормоза, расположенная под приборной панелью, приобрела более эргономичную Г-образную форму. Новая декоративная накладка появилась на кнопке звукового сигнала, а серебристую фигурку горьковского оленя на бежевом фоне обрамило широкое рельефное кольцо с белым блеском. Рестайлинг экстерьера проводился под руководством его автора, художника-конструктора Льва Еремеева. Несколько легкими штрихами Еремееву с коллегами удалось, сохранив самобытный стиль «двадцать первой», придать «Волге» третьего выпуска более современный и динамичный облик.



ГАЗ-21Р «Волга» экспонируется на ВДНХ СССР возле павильона «Машиностроение»

А в это время...

## 1962 год

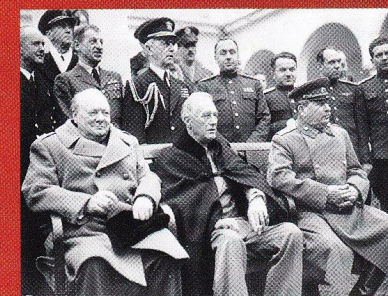
В Советском Союзе ужесточается борьба с коррупцией. Указом Президиума Верховного Совета СССР 1962 года получение взятки наказывается лишением свободы на срок от 3 до 10 лет с конфискацией имущества, а при отягчающих обстоятельствах — от 8 до 15 лет.

## 1963 год



22 марта увидел свет первый альбом группы The Beatles — «Please Please Me». Альбом, практически целиком записанный за один день — 11 февраля 1963 года, более семи месяцев занимал первые строки в британском хит-параде.

## 1965 год

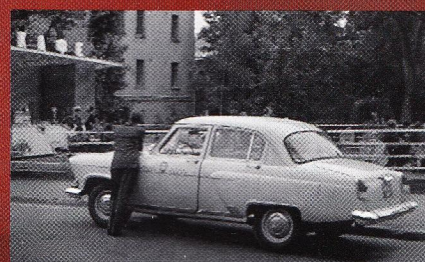


24 января скончался Уинстон Черчилль, премьер-министр Великобритании в 1940–1945 и 1951–1955 годах, лауреат Нобелевской премии, один из самых влиятельных политиков XX века. На фото: Уинстон Черчилль, Франклин Рузвельт и Иосиф Сталин на Ялтинской конференции 1945 года.



## «Три тополя на Плющихе» (реж. Т. Любимова, 1967 год)

Нюра — красавица, кровь с молоком! И все-то у нее хорошо — муж, дети, хозяйство. Приехав на пару дней в Москву, чтобы продать на рынке домашнюю ветчину, она не может поймать такси — никто не хочет брать пассажирку с неподъемным чемоданом. Но вот, наконец, один интеллигентный таксист пожалел отчаявшуюся женщину. Так в одном такси «Волга» ГАЗ-21Р оказались два совершенно разных человека — как пришельцы с разных планет. Полдня прокатавшись по Москве, они поняли, что нужны друг другу. Эта случайная встреча заставила Нюру по-другому взглянуть на свою жизнь, где на самом деле не было ни любви, ни тепла. Только ничего уже невозможно изменить...



С капота исчезли «колень» и центральный молдинг, изменилась форма эмблемы. Автомобиль получил новую облицовку радиатора — «китовый ус» (37 узких вертикальных планок в раме), новые подфарники, заходящие на боковины крыльев, новые задние фонари, бамперы новой формы — без сложных кривых «в плане», без клыков, с крашеной в цвет кузова нижней половиной. Новая декоративная ручка крышки багажника была стилизована под один из горьковских анималистических тотемов — чайку. На обращенной вверх части передних и задних крыльев появились тонкие хромированные вставки-молдинги (на моделях с улучшенной отделкой), дверные молдинги стали хромированными (а не алюминиевыми). В таком виде «двадцать первая» и ее «младший братец» универсал ГАЗ-22, предназначенный для отправки на экспорт, продержались на конвейере восемь лет.

### Третий и последний

В 1965 году предсерийные образцы ГАЗ-24 проходили государственные испытания на дорогах Крыма и Кавказа. До начала серийного производства нового автомобиля оставалось совсем немного времени. Кажется бы, «двадцать первую» можно было уже не тревожить, а дождавшись «премника», тихо проводить на заслуженный отдых, тем более что никаких переходных

модификаций выпускать не планировали. Но не тут-то было! Страна переживала «небывалый подъем»: «дух свободы», «свингующие 60-е»... Горьковские конструкторы не желали подписывать акт о капитуляции перед неумолимым ходом времени, и в 1965 году «Волга» была в очередной (и последний) раз модернизирована. Причем изменения были как «пустяковыми» (например, увеличилась длина щеток стеклоочистителя, упростились рисунок обивки и конфигурация молдингов дверных карт), так и «затрагивающими основы»: двигатель оснастили новым карбюратором К-124, лонжероны в месте крепления рулевого механизма усилили, а места шариковых подшипников в ступицах передних колес заняли роликовые. Кроме того, была усовершенствована система отопления салона. «Двадцать первая», наконец-то, избавилась от литеры «М» в заводском индексе (имени Молотова Горьковский автозавод лишился еще в 1957 году) и стала официально именоваться просто ГАЗ-21 — с литерой, указывающей на модификацию. Интересно, что новые буквенные обозначения в очередной раз были присвоены всей линейке ГАЗ-21, хотя изменения нельзя назвать принципиальными. Дело в том, что каждый шаг модернизации приводил к изменению отпускной заводской цены автомобилей. Разница могла быть незначительной,

но поскольку с началом выпуска третьей серии число модификаций одних только седанов достигло восьми, а после модернизации — девяти, каждая версия для облегчения точного бухгалтерского учета заносилась в «метрики» под собственным индексом.

В 1965 году художник-конструктор НАМИ Эдуард Молчанов создал эскизы «двадцать первой» «Волги» четвертого поколения: «вытянуть» архаичный экстерьер дизайнер попытался за счет очередного обновления облицовки радиатора, динамичных молдингов и иных элементов оперения. Однако появление этих эскизов не является свидетельством серьезного намерения горьковчан до бесконечности продолжать историю М21. Государство не стало бы вкладывать деньги в бессмысленное с точки зрения экспортных интересов обновление внешности автомобиля: к 1965 году из конструкции и так выжали все, что можно.

Последний экземпляр «двадцать первой» — ГАЗ-21УС антрацитового цвета — сошел с конвейера Горьковского автозавода 15 июля 1970 года.

Для частных лиц цена самых дешевых модификаций третьего выпуска — «21Л» и «21Р» — составляла 5,5 тысяч руб. Самая дорогая модификация — «21С» (форсированный вариант с улучшенной отделкой) — стоила на тысячу дороже.





## Дальние родственники



**Ford Consul II (1956–1962 годы).** Второе поколение английских *Ford* семейства *Consul* (модель «204E») было представлено публике одновременно с началом выпуска первых «товарных» «Волг» — в 1956 году. С нашей «двадцать первой» этот автомобиль роднит не только дизайн (например, приборная доска на *Consul* в точности повторяет характерную горьковскую «четвертинку сферы»), но и «идеологическая преемственность» (имеется в виду идеология новой платформы). Четырехцилиндровый карбюраторный двигатель *Consul* рабочим объемом 1703 см<sup>3</sup> развивал 59 л. с. Это был во многих отношениях прогрессивный автомобиль, но впечатление портила одна деталь: вакуумный (как на *Ford-A*) привод стеклоочистителей! При этом с 1961 года передние дисковые тормоза вошли в список опций стандартной комплектации. В том же году после ряда незначительных конструктивных и рестайлинговых изменений *Ford Consul* получил новый заводской индекс — «375». В 1962 году марка *Consul* объединилась с другим известным фордовским брендом — *Cortina*.

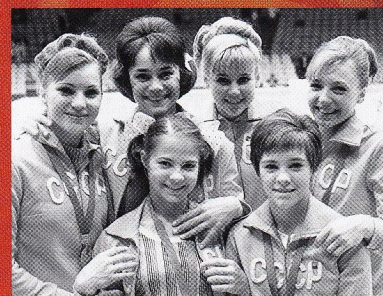


**Peugeot-404 (1960–1975 годы).** Появление на западных рынках в 1960 году *Peugeot-404* нанесло серьезный удар по конкурентоспособности «двадцать первой» «Волги». Если дизайн, разработанный кузовным ателье *Pininfarina*, по существу, являлся вариацией на тему исчерпавшего себя «классицизма» 50-х, то с точки зрения инженерии и количества модификаций французские автопроизводители горьковчан переплюнули. С самого начала новый «семейный» автомобиль *Peugeot* выпускался с кузовами седан, универсал и пикап; в 1962 году линейку пополнил кабриолет, а в 1963-м — купе. Кроме того, автомобиль комплектовался несколькими вариантами двигателя: карбюраторным (63 л. с.), инжекторным (72 л. с.) рабочим объемом 1,6 л и 1,9-литровым дизелем. КПП могли быть четырехступенчатыми механическими или трехступенчатыми «автоматами». Долгое время таксопарки Франции комплектовались в основном *Peugeot-404*.

## 1967 год

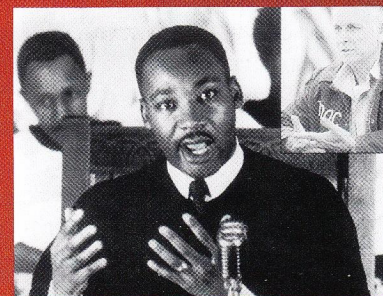
9 января в Тольятти началось строительство Волжского автомобильного завода. Технический проект был подготовлен итальянским автомобильным концерном *Fiat*. В апреле 1970 года с главного конвейера завода сошли первые шесть автомобилей ВАЗ-2101 «Жигули».

## 1968 год



В столице Мексики городе Мехико прошли XIX летние Олимпийские игры. Советские гимнастки стали олимпийскими чемпионками в командном зачете. На фото: Людмила Турищева и Любовь Бурда (первый ряд); Лариса Петрик, Зинаида Воронина, Ольга Карасева и Наталья Кучинская (второй ряд).

## 1968 год



4 апреля в Мемфисе (штат Теннесси, США) убит Мартин Лютер Кинг, лауреат Нобелевской премии, лидер Движения за гражданские права чернокожих в США против расовой дискриминации. В своих выступлениях Кинг призывал добиваться равенства мирными средствами.



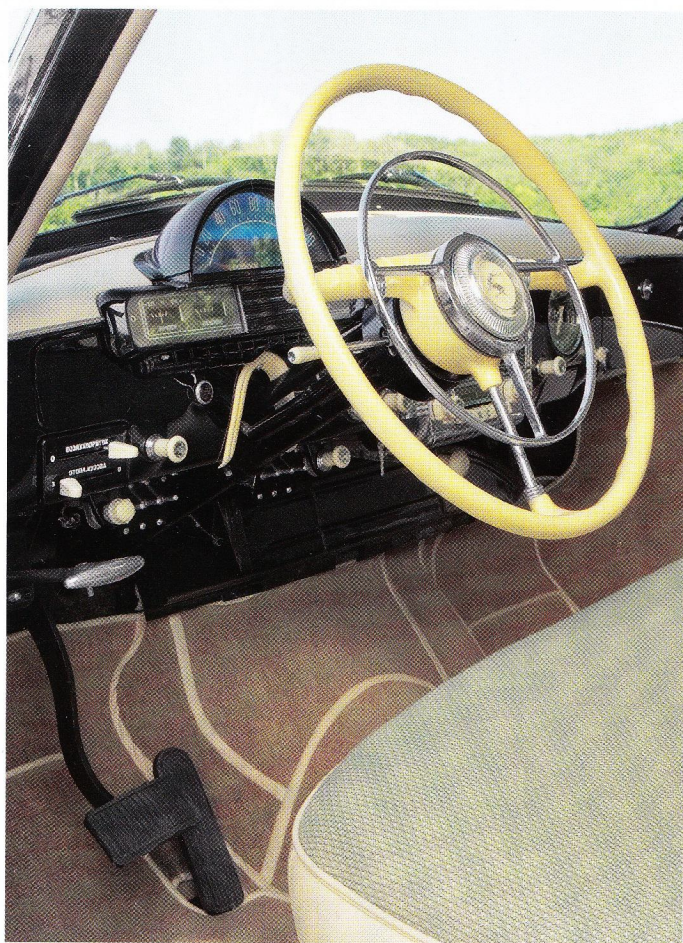


ГАЗ-21Р «ВОЛГА»





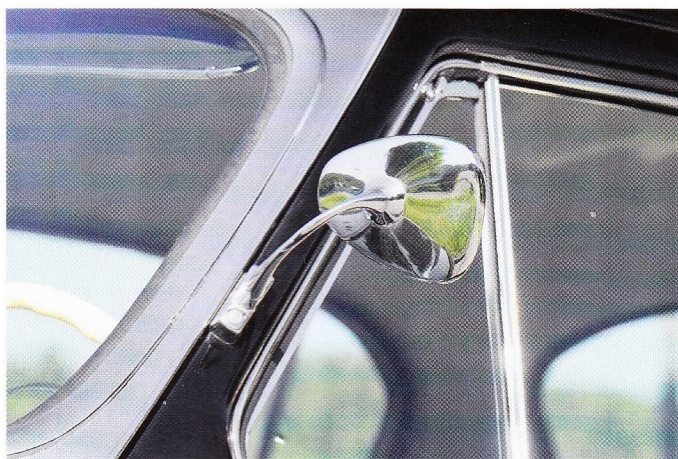




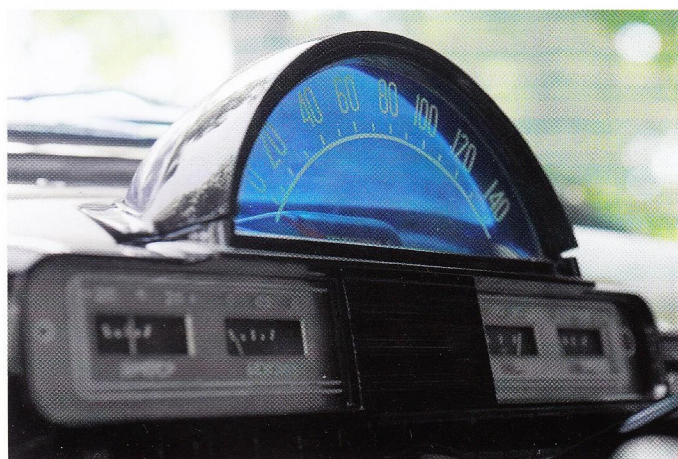
- ❶ Салон автомобилей «Волга» третьей серии практически не изменился
- ❷ Редкая модификация ГАЗ-23 с двигателем V8 и автоматической коробкой передач от «Чайки»
- ❸ Сверху на рулевой колонке — селектор автоматической коробки передач







- ❶ Штатное зеркало заднего вида в хромированном корпусе
- ❷ Решетка радиатора с множеством перемычек («китовый ус») — самая заметная отличительная деталь машин третьей серии
- ❸ На всех автомобилях «Волга» ГАЗ-21 и ее модификациях стояли такие хромированные колпаки-блюдца
- ❹ Еще одна характерная деталь «Волги» третьей серии — задний фонарь обновленной формы со встроенным катафотом
- ❺ Знаменитый спидометр с прозрачной «сферой» из цветного пластика
- ❻ Динамик громкоговорителя располагался прямо над приемником



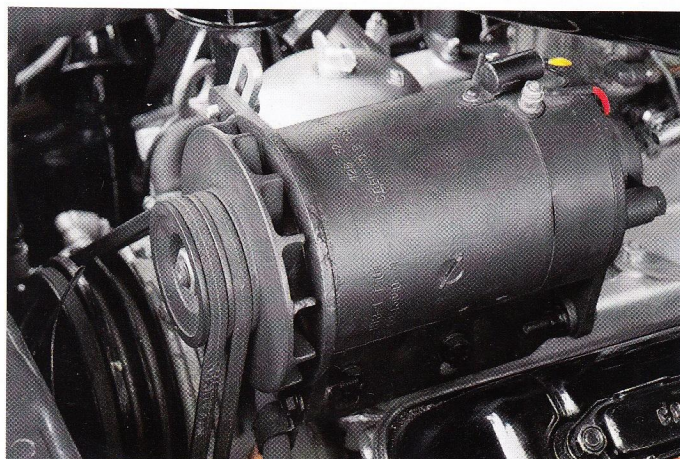
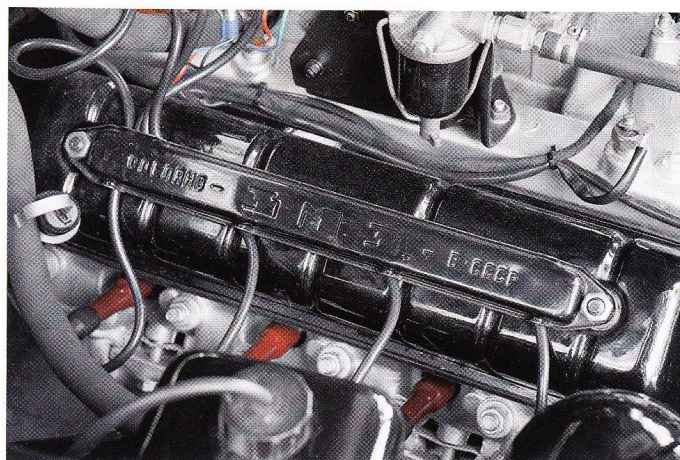
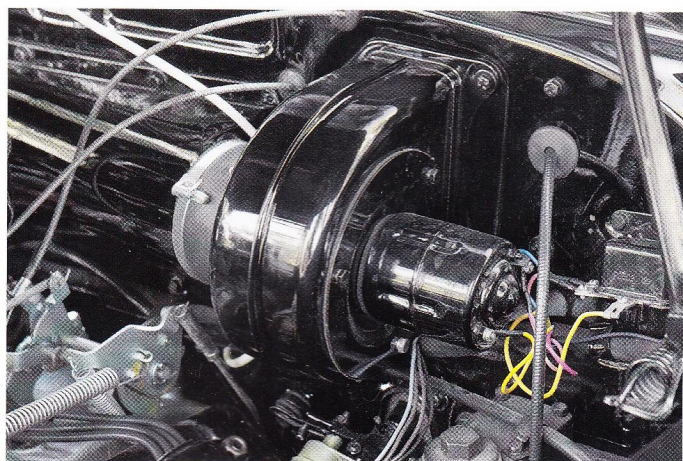




- ❶ Бамперы новой формы и задние фонари без хромированного оклада зрительно «разгрузили» корму автомобиля
- ❷ Хромированный молдинг-киль над задним крылом устанавливался только на моделях с улучшенной отделкой
- ❸ Изящная «птичка» на крышке багажника — лампа подсветки номерного знака
- ❹ Вертикально расположенное запасное колесо не занимало много места в багажнике







- ❶ Вентилятор отопления кузова
- ❷ На клапанной крышке двигателя буквы «ЗМЗ» (Заволжский моторный завод) и гордая надпись «Сделано в СССР»
- ❸ Генератор установлен над блоком двигателя
- ❹ Восьмицилиндровому V-образному двигателю от «Чайки» было тесновато в моторном отсеке «Волги»





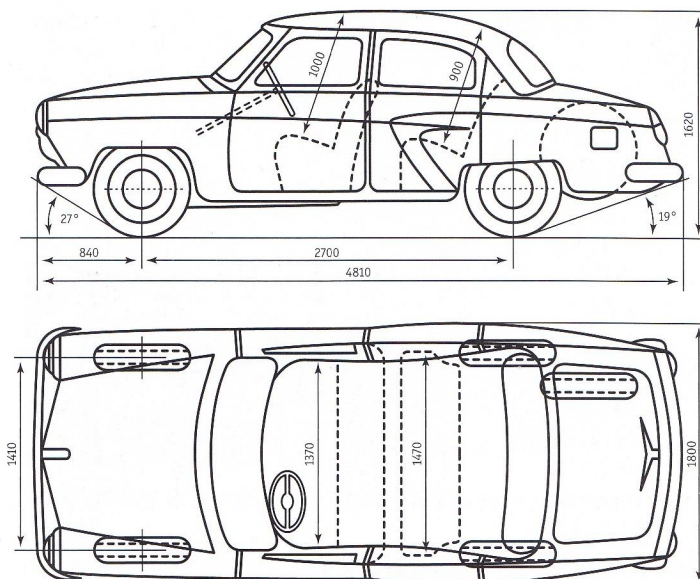


Схема автомобиля ГАЗ-21Р «Волга»

#### 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	6СТЭ-54ЭМ
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, в том числе:	1885
на переднюю ось	905
на заднюю ось	980

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

#### Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на второй и третьей передачах

#### Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

#### 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 <sup>3</sup>	2445
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров	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





Третий выпуск «Волги» первого поколения продержался на конвейере Горьковского автозавода с апреля 1962 по июль 1970 года. За это время было построено 468 036 автомобилей ГАЗ-21 и ГАЗ-22 всех модификаций. После модернизации 1965 года число модификаций только на базе седана достигло девяти.



### ГАЗ-21Н и ГАЗ-21НЮ

После модернизации 1965 года экспортный вариант «двадцать первой», то есть модификация с улучшенной отделкой и 85-сильным двигателем, получил обозначение «ГАЗ-21С». Для стран с левосторонним движением была разработана праворульная версия ГАЗ-21Н. А если в такой стране

к тому же господствовал жаркий климат, в конструкцию вносились незначительные изменения, и модификация получала название «ГАЗ-21НЮ». На «тропическом» варианте автомобиля, в отличие от базового, отсутствовала «печка», обивка салона была светлых тонов, изменились настройки термостата, появился радиатор большей эффективности. Кроме того, вынесенный под левую руку рычаг КПП располагался не на рулевой колонке, а на центральном тоннеле пола.

Такие машины поставлялись в Швецию, Индонезию и на Кипр. Экспорт «двадцать первых» в Англию ограничился полутора десятками экземпляров. Всего было выпущено чуть более сотни праворульных «Волг» третьей серии.



### ГАЗ-21Т такси

Модификация «Волги» третьего выпуска для работы в такси — ГАЗ-21Т — поначалу практически ничем (кроме оперения) не отличалась от своей предшественницы М-21А. Более того, ранние экземпляры могли иметь «некомплект» оперения: на часть машин устанавливались подфарники и дверные молдинги от предыдущего выпуска. Однако в 1963 году модификация подверглась существенной доработке. Передние сиденья стали отдельными. Водителю досталось персональное кресло на пружинной основе, а пассажирское место рядом с ним могло трансформироваться. Своеобразный «страпонтен» при необходимости раскладывался, образуя ровную багажную площадку, предназначенную для перевозки крупногабаритных грузов. Вместо поручней на задней стенке переднего сиденья салон оборудовали поручнем на правой центральной стойке, а заднюю левую дверь оснастили «блокировкой», чтобы нетерпеливые пассажиры не могли выскочить на проезжую часть.

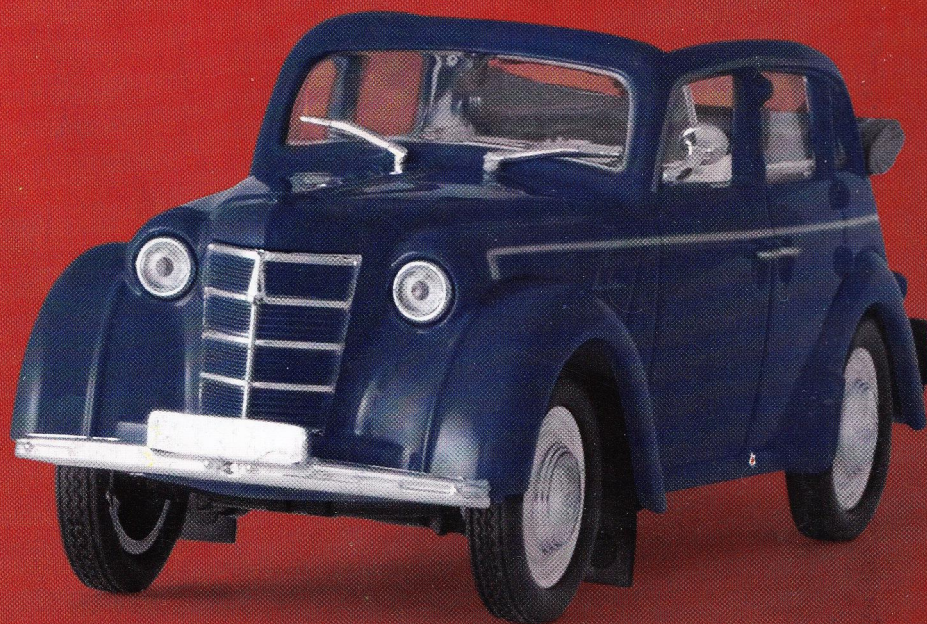
Модификация	Предшествующий аналог	Специфика	Мощность, л. с.	КПП
«ПЕРВЫЙ ПОТОК» (1962–1965 годы)				
21Л	21И	Базовая	75	М
21М	21К	Форсированный вариант с улучшенной отделкой	80 (85)	М
21МЮ	21КЮ	Тропический вариант 21М	80 (85)	М
21П	–	21М с правым рулем	80 (85)	М
21ПЕ	–	Вариант 21П с АКПП	80 (85)	А
21ПЮ	–	Тропический вариант 21П	80 (85)	М
21Т	21А	Такси на базе 21Л	75	М
21У	–	21Л с улучшенной отделкой	75	М
«ВТОРОЙ ПОТОК» (1965–1970 годы)				
21Р	21Л	Базовая	75	М
21С	21М	Форсированный вариант с улучшенной отделкой	85	М
21СЮ	21МЮ	Тропический вариант 21С	85	М
21Н	21П	21С с правым рулем	80 (85)	М
21НЮ	21ПЮ	Тропический вариант 21Н	80 (85)	М
21Т	21Т	Такси на базе 21Р	75	М
21УС	21У	21Р с улучшенной отделкой	75	М
21ТС	–	Такси на базе 21УС	75	М
21Э	–	21С с экранированным электрооборудованием	85	М

Как видно из таблицы, ГАЗ-21 третьего выпуска обогатились несколькими модификациями, у которых не было аналогов в предыдущих сериях. Это появившиеся в 1962 году форсированный вариант с улучшенной отделкой для стран с левосторонним движением ГАЗ-21П, его «тропическая» версия ГАЗ-21ПЮ, он же с автоматической коробкой — ГАЗ-21ПЕ (единичные экземпляры), а также вариант базового седана с улучшенной отделкой ГАЗ-21У. В 1965 году к «новичкам» присоединились такси на базе седана с улучшенной отделкой ГАЗ-21ТС и форсированная версия базового седана с экранированным электрооборудованием ГАЗ-21Э.





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«МОСКВИЧ-400-420А»

16+

DeAGOSTINI

