

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

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ



АВТО ЛЕГЕНДЫ № 13

СССР
ЛУЧШЕЕ



ГАЗ-24-02 «ВОЛГА»

КЛАССИКА ЖАНРА ★ ПЕРВЫЙ, ВТОРОЙ И ГАЛЕРКА ★ С ДВОЙНЫМ ДНОМ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №13, 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 Дистрибушен 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,
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. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«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,

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: 55 000 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

16+

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

Иллюстрации предоставлены:

1, 2, 8-13, 16 : ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ), 6 (низ), 7 (лев.), 15 (все):
частная коллекция Максима Шелепенкова;
5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС
6 (верх, все): © Киноконцерн «Мосфильм»;
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска

Максима Шелепенкова, Владимира Носакова,
Константина Андреева и Александра Павленко

Благодарим за предоставленный автомобиль
Алексея Сергеевича Новикова (Москва)

Дата выхода в России 14.07.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 





В отличие от «Волги» первого поколения, «двадцать четвертая» платформа изначально проектировалась в расчете на оснащение кузовами «седан» и «универсал». Появление грузопассажирской версии ГАЗ-24 не было сопряжено с конструкторскими «экспромтами», однако эту модификацию, как и ее предшественницу «Волгу» ГАЗ-22, не часто можно было встретить на дорогах страны.

В творческом поиске

Разработку нового семейства легковых автомобилей среднего класса на Горьковском автозаводе начали через три года после запуска в производство «Волги» М-21. В результате хрущевских административных реформ народное хозяйство СССР осталось без отраслевых министерств, что давало большую свободу руководителям на местах. Поскольку министерского технического задания, четко регламентировавшего характеристики будущего автомобиля, не было, а Госплан утвердил параметры преемницы «двадцать первой» «Волги» лишь в общих чертах, администрация завода благословила авторский коллектив на творческий поиск. «Архитектурные особенности» перспективной модели с самого начала определялись ее типажом и назначением. Для автомобиля среднего класса использовалась только классическая компоновка: переднеприводная и заднемоторная схемы в те годы применялись преимущественно

на малолитражках. Пять мест — норма для машины формата «Волги». Новый автомобиль планировалось оснастить как минимум новым четырехцилиндровым рядным двигателем, а в идеале предполагалось создание более мощных V-образных моторов — шести- и восьмицилиндровых. Большой опыт эксплуатации в автохозяйствах страны «Волги» М-21 позволял пересмотреть некоторые конструктивные решения. На рубеже 50–60-х годов в Горьком уже проектировали машину с грузопассажирским кузовом «универсал» на базе ГАЗ-21 «Волга» и столкнулись с множеством инженерных проблем, приспособивая существующую конструкцию под новый кузов. Поэтому приступая к проектированию перспективной модели ГАЗ-24, конструкторы сразу закладывали возможность выпуска на общей платформе седана, универсала и его санитарной версии. В просторном моторном отсеке могли разместиться не только четырехцилиндровые

двигатели — уже освоенный ЗМЗ-21 и разрабатываемый ЗМЗ-24Д, но и более уместные на автомобиле среднего класса V-образные шести- и восьмицилиндровые силовые агрегаты. На создание «шестерки» возлагались особые надежды, поскольку именно по коэффициенту «кг/л.с.» «двадцать первая» проигрывала своим европейским «одноклассникам». В начале 60-х годов европейский автомобильный дизайн резко поменял ориентацию: на смену вычурности и массивности, которые культивировались американским автопромом, пришла уравновешенность объемов и лаконичность форм, подчеркнутые прямые линии и выраженные грани.

Больше груза, меньше комфорта

Конструкция несущего кузова новой «Волги» не содержала в себе ничего революционного. Главным отличием от предшествующей модели стал отказ от крепления подмоторной рамы к панели пола болтами.



Автомобиль ГАЗ-24-02 «Волга» второй серии 1978–1985 годов выпуска



Отныне весь силовой каркас собирался в единое целое при помощи сварки. Стоит отметить изначально заложенную в несущую основу возможность сборки грузопассажирских кузовов без «хирургического вмешательства» в «скелет».

Двигатель ЗМЗ-24Д, разработанный специально для нового автомобиля, представлял собой «переработанное и дополненное издание» мотора ГАЗ-21. На прежний блок цилиндров объемом 2445 см³ водрузили новую головку, благодаря чему степень сжатия увеличилась до 8,2, а мощность возросла до 98 л. с.

Увы, этому мотору суждено было остаться единственным силовым агрегатом новой «Волги»: ни шести-, ни восьмицилиндрового двигателя ГАЗ-24 так и не дождался. Работы по созданию «легковой» V-образной «шестерки» велись на ГАЗе с незапамятных времен, но с «неизменным успехом». Сначала таким мотором планировали опционально оснащать М-21, затем опыты плавно перетекли в плоскость проекта «ГАЗ-24». К 1971 году, когда существовало уже несколько поколений опытных образ-



Автомобиль ГАЗ-24-02 «Волга» первой серии 1972–1978 годов выпуска

государственные организации и таксопарки. Приходили заявки и из-за рубежа: стране нужна была валюта, поэтому для покупателей-иностранцев ограничений не делали. И лишь немногие оставшиеся после такого «распределения» автомобили поступали на внутренний рынок. Как правило, их владельцами становились известные, заслуженные люди — артисты, композито-

стала менее комфортабельной. К тому же задние рессоры усилили, снабдив их дополнительным листом, и разработали специальные «грузовые» шины 7,35-14 с усиленным кордом. За счет этого на ГАЗ-24-02 удалось достичь грузоподъемности в 400 кг (при сложенных задних сиденьях), в то время как аналогичный показатель на ВАЗ-2102 и «Москвиче-427» составлял 290 кг.

Габариты ГАЗ-24-02 позволяли реализовать концепцию трансформера, разместив в салоне три ряда сидений

цов, работы в очередной раз застопорились и были возобновлены лишь в ходе проектирования ГАЗ-3102.

ГАЗ всегда выпускал универсалы в ограниченных объемах. Не стала исключением и новая «Волга». В первую очередь на новую модель претендовали различные

ры, писатели. Эта модель была, например, у Юрия Владимировича Никулина. Поскольку в частные руки таких машин попадало немного, еще в процессе проектирования универсалу постарались добавить больше грузовых функций, переоборудовав заднюю часть салона: в результате она

Габариты ГАЗ-24-02 позволяли реализовать концепцию трансформера, разместив в салоне три ряда сидений, поэтому в задней части кузова между колесными арками сделали дополнительное двухместное сиденье. Для обеспечения прохода пассажиров на «галерку» крайняя правая секция трехместного среднего ряда сидений была сделана откидной. При складывании двух задних рядов сидений должна была получиться ровная грузовая площадка, переходящая в пол багажника, поэтому спинки сидений пришлось сделать очень тонкими. Только передние сиденья универсала остались «штатной» конструкции.

Несмотря на большее, по сравнению с седаном, количество мест и увеличенный объем кузова, универсалы ГАЗ-24-02 всегда оставались автомобилями «на любителя». Даже в таксомоторных парках они пользовались ограниченным спросом: их заказывали, как правило, в тех случаях когда требовалось перевезти объемный груз, а в качестве обычных такси пассажиры их не жаловали, справедливо возмущаясь неудобными и жесткими задними сиденьями.



Опытный образец ГАЗ-24-02 «Волга»



Необходимость в большой погрузочной высоте универсала ГАЗ-24-02 обусловлена одной уникальной особенностью этого автомобиля. Дело в том, что под полом багажника существовал еще один «технический этаж», где располагалось запасное колесо и инструмент, а доступ к этому хозяйству осуществлялся через специальный люк в нижней части задней стенки кузова под пятой дверью. В случае поломки из машины не нужно было выгружать поклажу, чтобы достать необходимый инструмент или запасное колесо, как это приходилось делать на «Москвиче» или «Жигулях» с аналогичными кузовами.

К минусам можно отнести и большую погрузочную высоту (74 см), заданную архитектурой багажника и салона. Необходимость в такой погрузочной высоте была продиктована одной уникальной особенностью автомобиля. Дело в том, что под полом багажника существовал еще один «технический этаж», где располагалось запасное колесо и инструмент, а доступ к этому хозяйству осуществлялся через специальный люк в нижней части задней стенки кузова под пятой дверью. В случае поломки из машины не нужно было выгружать поклажу, чтобы достать необходимый инструмент или запасное колесо, как это приходилось делать на «Москвиче» или «Жигулях» с аналогичными кузовами.

Основатель династии

Новая базовая модель ГАЗ-24 была готова к производству во второй половине 1967 года. Однако в дело

вмешалась политика: разгоревшийся арабо-израильский вооруженный конфликт, в котором Советский Союз осуществлял техническую поддержку одной из сторон, вынудил Горьковский автозавод бросить все ресурсы на производство БТР-60П и грузовиков. Выпуск ГАЗ-24 откладывался, однако конструкторы не теряли времени даром: передав судьбу седана в руки технологов, они приступили к предсерийной доработке универсала.

Первые два ходовых образца были построены в 1969 году. От машин, запущенных впоследствии в серию, эти прототипы отличались отсутствием дефлектора на задней части крыши. Этот элемент появился несколько позже и вопреки распространенному мнению предназначался вовсе не для увеличения прижимной силы, как антикрыло на гоночных автомобилях. Его функции прозаичны и утилитарны: обеспечение вытяжной вентиляции салона и уменьшение забрызгивания задней двери.



«Волга»-универсал на юбилейной выставке, посвященной 50-летию отечественного автопрома (ВДНХ СССР, 1974 год)

А в это время...

1973 год



На экраны выходит фильм «В бой идут одни «старики», снятый популярным актером и режиссером Леонидом Быковым. Картина была удостоена первой премии на VII Всесоюзном кинофестивале в Баку, а Леонид Быков признан лучшим актером.

1975 год

25 ноября в Великобритании объявлена вне закона Ирландская республиканская армия (ИРА). На счету этой организации целая серия громких терактов, в том числе «Кровавая пятница» 21 июля 1972 года, когда в результате взрывов в Белфасте погибли девять и были ранены около 130 человек, и взрыв бомбы в автобусе 4 февраля 1974 года, когда погибли военнослужащие британской армии.

1977 год



25 февраля в московской гостинице «Россия» в непосредственной близости от Кремля произошел крупный пожар: загорелись верхние этажи северного корпуса. Погибли 42 человека, в том числе 13 пожарных. Более тысячи человек были спасены.

«Опасно для жизни» (реж. Л. Гайдай, 1985 год)

Спартаку Молодцову до всего есть дело: увидит открытый канализационный люк — тут же закроет, горящую урну — непременно потушит. Однажды утром на остановке его подхватила белая «Волга» ГАЗ-24-02. За рулем оказался жених его сестры Кати. И надо же было ему высадить Спартака Ивановича как раз у линии электропередач. Увидев оборванные провода, Молодцов не смог пройти мимо и в ожидании помощи «заступил на дежурство». Ждать пришлось долго — до темноты. За это время он успел познакомиться с хорошей девушкой Тamarой, лишиться премии и получить повышение по службе. А потом выяснилось, что линия давно обесточена, просто табличку «Опасно для жизни» снять забыли...



Многие автомобили ГАЗ-24-02 отлично сохранились и все еще используются по прямому назначению

Весной-летом 1970 года, когда осваивалось серийное производство ГАЗ-24, опытные универсалы ГАЗ-24-02 проходили испытания. Серийное производство ГАЗ-24-02 и такси на его базе ГАЗ-24-04 удалось наладить в декабре 1972 года, а с 1975-го начался выпуск санитарной версии универсала — ГАЗ-24-03. В год выпускали около 5 тысяч универсалов и медицинских версий вместе

взятых. Это совсем не много, если учесть, что общий тираж легковых автомобилей на ГАЗе в иные годы переваливал за отметку в 70 тысяч. В середине 70-х, по мере модернизации базового седана, обновления «копировались» и на универсалы. В 1977 году на передних крыльях появились оранжевые повторители поворотов, а в 1978-м — «кlyки»

на переднем бампере и противотуманные фары спереди в стандартной комплектации. Одновременно с этим площадка под передний номерной знак лишилась боковых хромированных ограничителей. В 1985-1986 годах «Волга» подверглась серьезному обновлению, в результате чего появились седан ГАЗ-24-10 и универсал ГАЗ-24-12.

Дальние родственники



Toyota Crown Custom Wagon S50 (1967–1971 годы)

Семейство полноразмерных седанов класса «люкс» *Crown* занимало в производственной линейке *Toyota* примерно такое же место, какое «Волга» занимала в иерархии отечественных легковых автомобилей. Третье поколение моделей этого семейства — *S50*, увидевшее свет в 1967 году, отличалось от предыдущего повышенной комфортностью. В наследство от платформы *S40* большей части модификаций достался рядный 6-цилиндровый двигатель объемом 1988 см³ и мощностью 110 л.с. С ГАЗ-24-02 универсал второго поколения семейства *Crown* роднит планировка салона. *Toyota* также имела три ряда сидений: двух- или трехместный «стационарный» передний диван, три места в среднем ряду и два в третьем. Два последних ряда, так же как у «Волги», складывались, образуя ровную грузовую площадку. Заднее стекло *Custom Wagon* могло опускаться, причем при помощи электропривода.



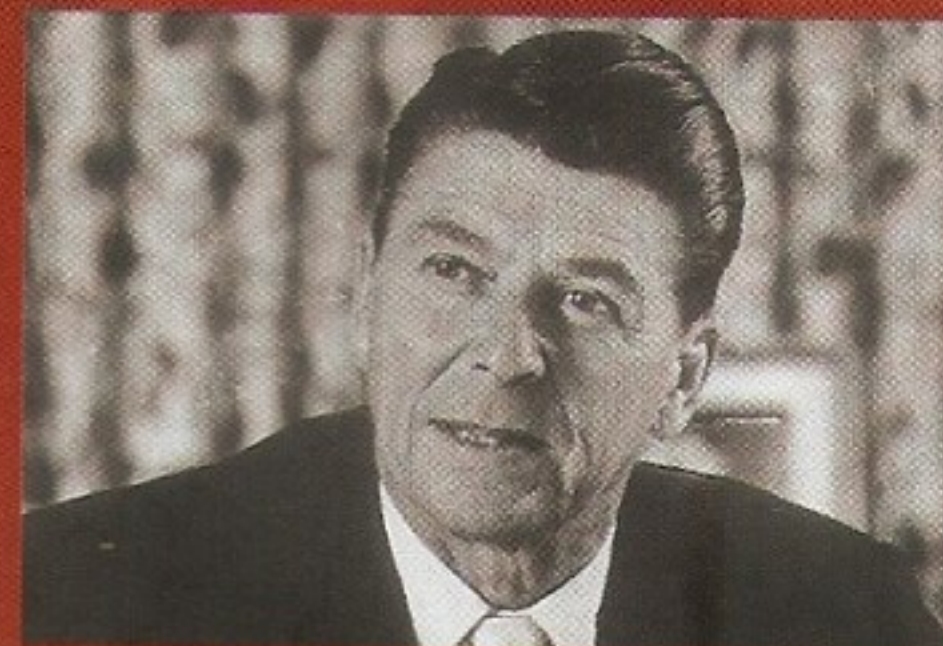
Ford Falcon Wagon Mc-II (1967–1970 годы)

Модель *Falcon* («Сокол») появилась в фордовской производственной линейке в 1960 году: в результате охватившего мир топливного кризиса резко вырос спрос на небольшие и относительно экономичные автомобили. При этом в представлении руководства *Ford Motor Company* новая компактная машина вполне могла себе позволить 90-сильный рядный шестицилиндровый двигатель объемом 2,4 л, шестиместный (благодаря «неразрезному» дивану спереди) салон и полную гамму кузовов. Поскольку по американским стандартам тех лет ни одна из версий не считалась базовой («базой» была платформа как таковая), то и универсал *Ford Falcon Wagon* является не модификацией седана, а просто одной из версий семейства. В 1967 году при незначительных изменениях «начинки» семейство *Falcon* претерпело глубокий рестайлинг, стилистически приблизившись к «хиту» второй половины 60-х — *Ford Mustang*. На снимке — универсал второго поколения *Falcon* в люксовом исполнении *Futura*. Такой автомобиль стоил 2553 доллара.

1979 год

Китай законодательно ограничил рост рождаемости по принципу «одна семья — один ребенок». Жителям городов разрешили иметь одного ребенка, деревень — двоих детей. Представителям национальных меньшинств было позволено иметь двоих детей в городе и троих в сельской местности.

1981 год



30 марта совершено покушение на сорокового президента США Рональда Рейгана. Некий Джон Хинкли выпустил в президента и его окружение шесть пуль на выходе из гостиницы «Хилтон» в Вашингтоне, где Рейган выступал с речью. Президент получил ранение в легкое, но быстро поправился и вернулся к работе.

1984 год

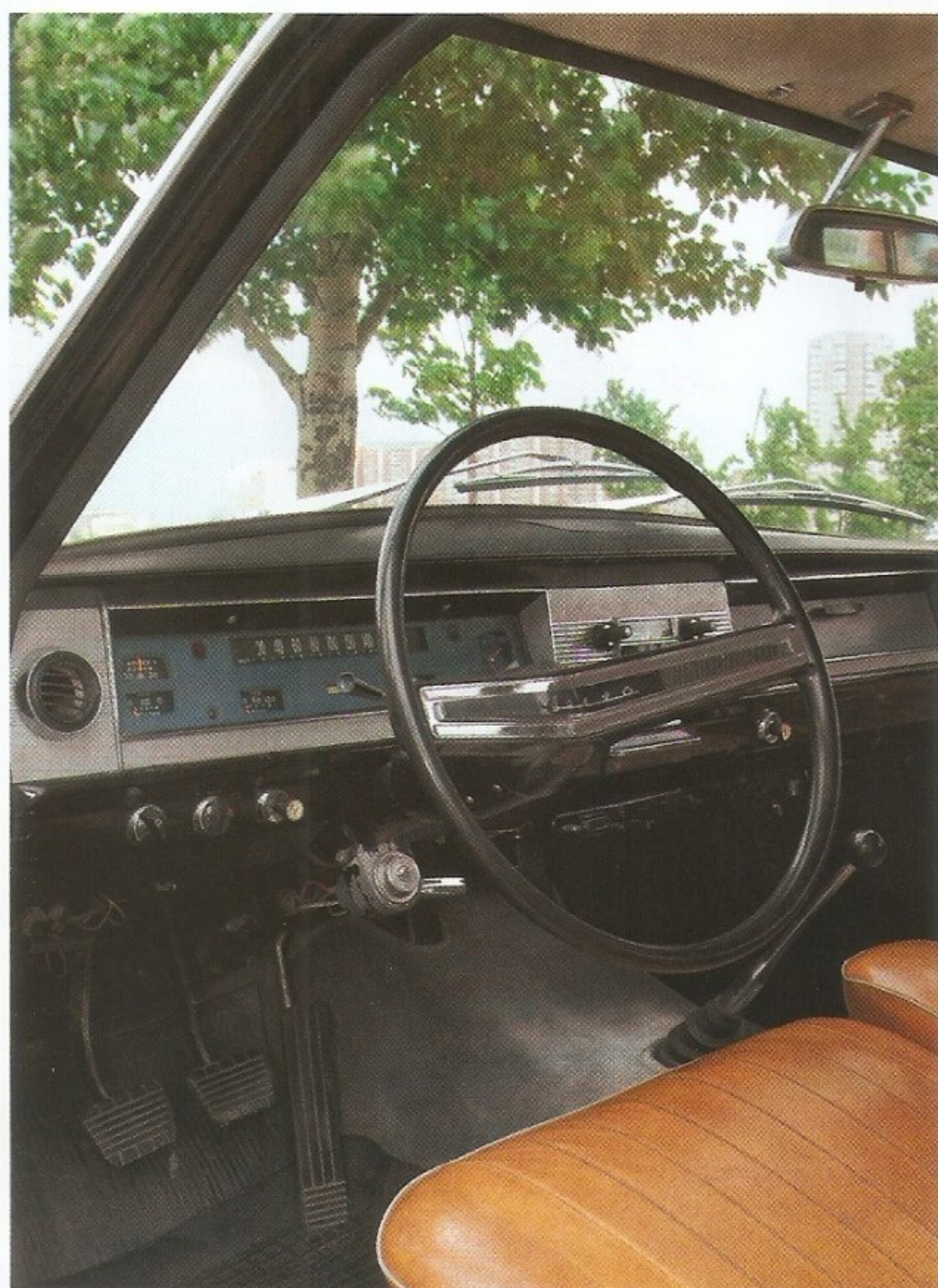


31 декабря премьер-министром Индии стал Раджив Ганди, старший сын Индиры Ганди, внук Джавахарлала Неру. После убийства Индиры Ганди он возглавил правительство страны. В 1991 году погиб в результате теракта во время очередной предвыборной кампании. На фото: Индира и Раджив Ганди в саду резиденции в Дели.



ГАЗ-24-02 «ВОЛГА»





- ❶ «Волги» ранних выпусков отличались металлической отделкой панели приборов, пленка «под дерево» появилась позже
- ❷ До 1975 года на «двадцать четвертые» «Волги» устанавливалась комбинация приборов с ленточным спидометром, где скорость отмечалась не стрелкой, а цветной лентой, появлявшейся из левого угла под шкалой скорости
- ❸ Радиоприемник, вмонтированный в панель приборов





- ❶ Для увеличения обзора на правом крыле универсала устанавливалось зеркало. Правое зеркало было обязательным только для грузопассажирской версии: крупногабаритный багаж мог перекрывать обзор расположенного внутри салона зеркала заднего вида
- ❷ Бампер без «клыков» — отличительная особенность «Волги» ранних выпусков (до 1978 года)
- ❸ Пассажирское место во втором ряду сидений справа складывалось, открывая доступ к третьему ряду сидений
- ❹ Сиденья второго и третьего рядов, которые должны были компактно складываться, оказались менее удобными и комфортабельными, чем задний диван базового седана



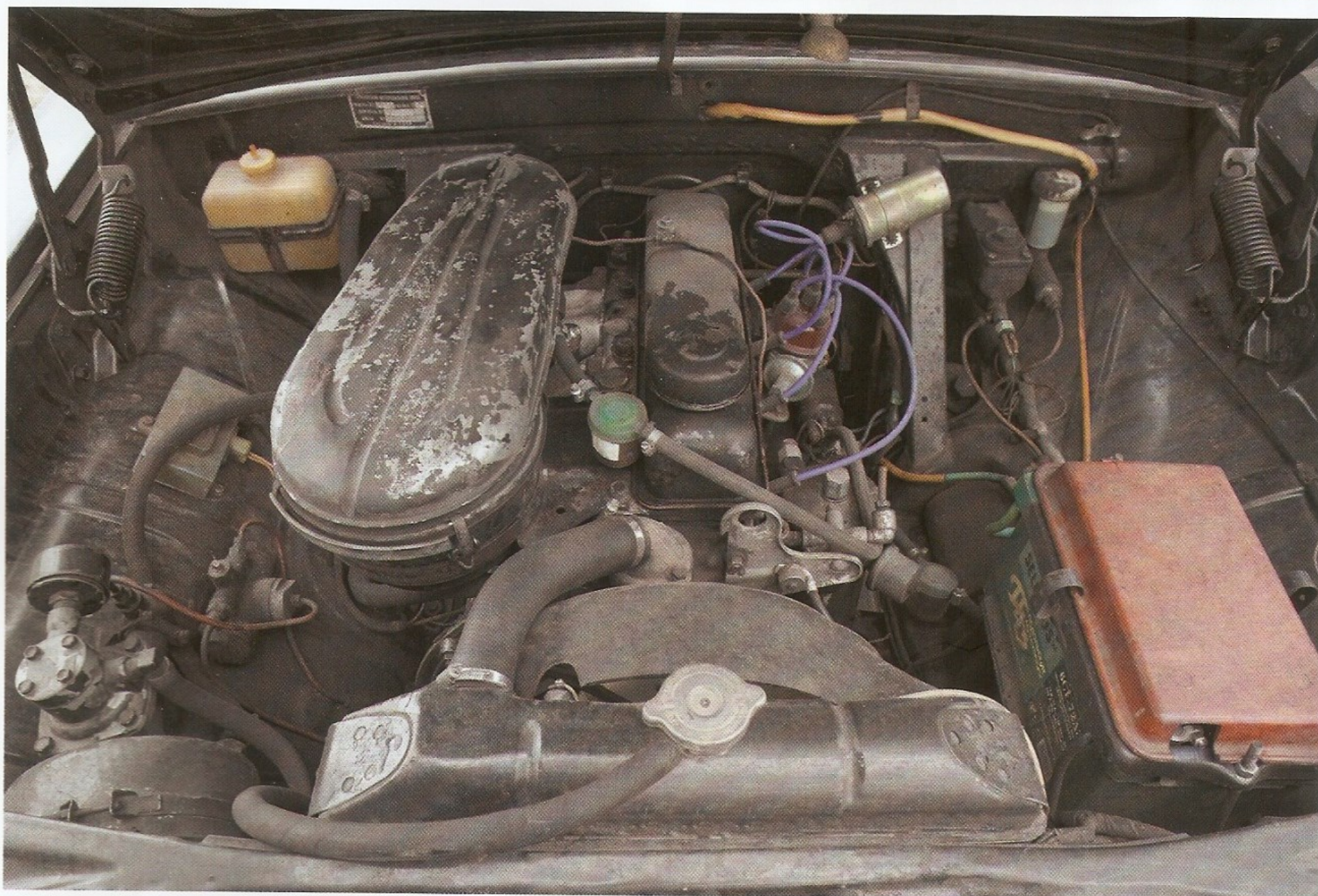
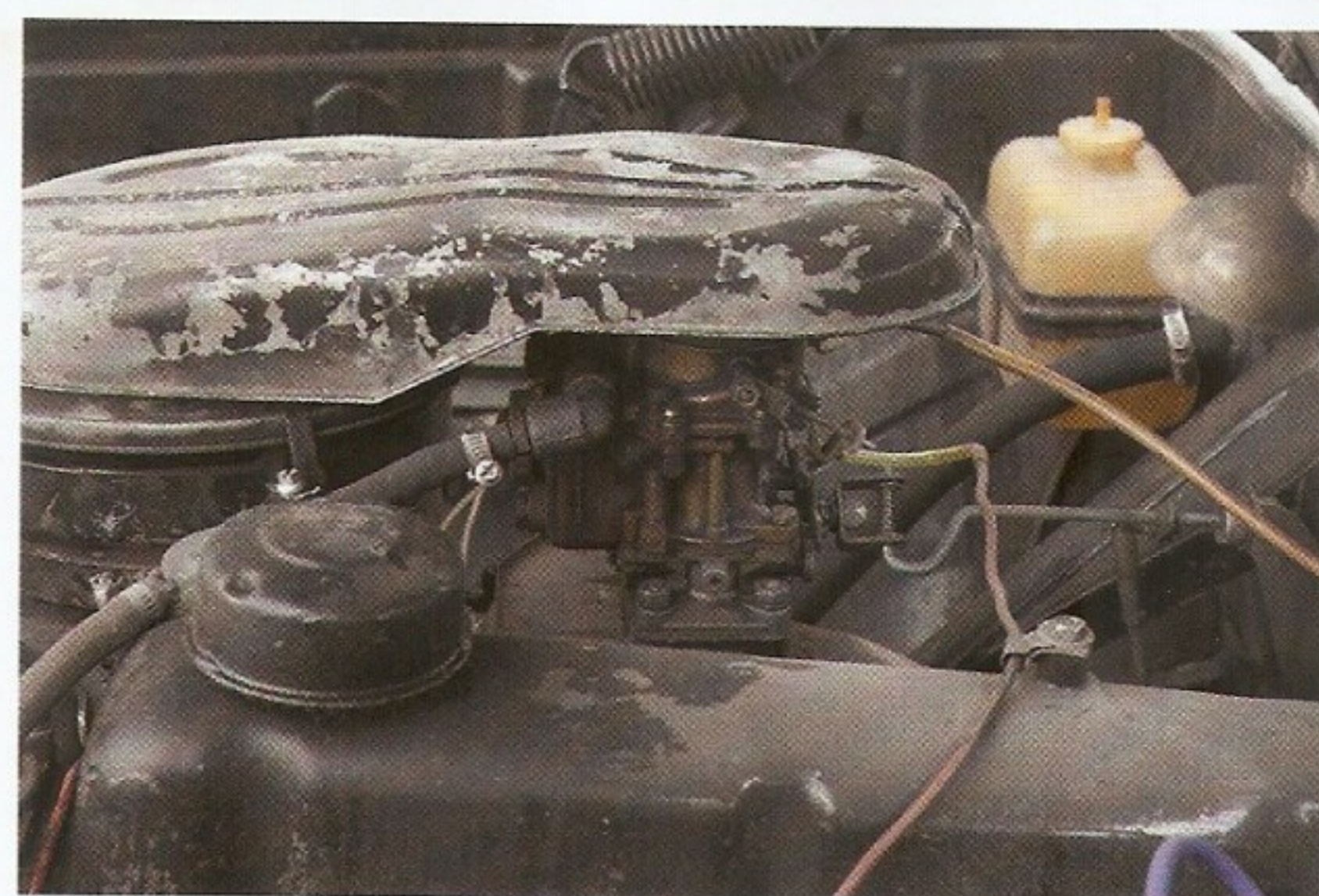


- ❶ За счет удлиненной крыши и дополнительных боковых окон универсал выглядел солиднее, чем базовая модель
- ❷ Дефлектор на крыше призван был обеспечить вытяжную вентиляцию салона и уменьшить забрызгивание стекла задней двери
- ❸ Запасное колесо пряталось в специальный отсек под полом багажника
- ❹ Хорошо видно, что спинки сидений имеют металлическое покрытие: при складывании сидений образовывался ровный металлический пол по всей длине салона





- ❶ Реле-регулятор зарядки аккумулятора в металлическом корпусе
- ❷ Сбоку на блоке двигателя хорошо виден масляный фильтр со съемным фильтрующим элементом и справа от него — бензонасос
- ❸ Крышка воздушного фильтра ГАЗ-24 имеет замысловатую форму, благодаря которой удалось уменьшить габаритную высоту двигателя и капота, а машина приобрела более стройный силуэт
- ❹ Четырехцилиндровый рядный двигатель свободно помещался под капотом, обеспечивая хороший доступ к дополнительным системам и агрегатам



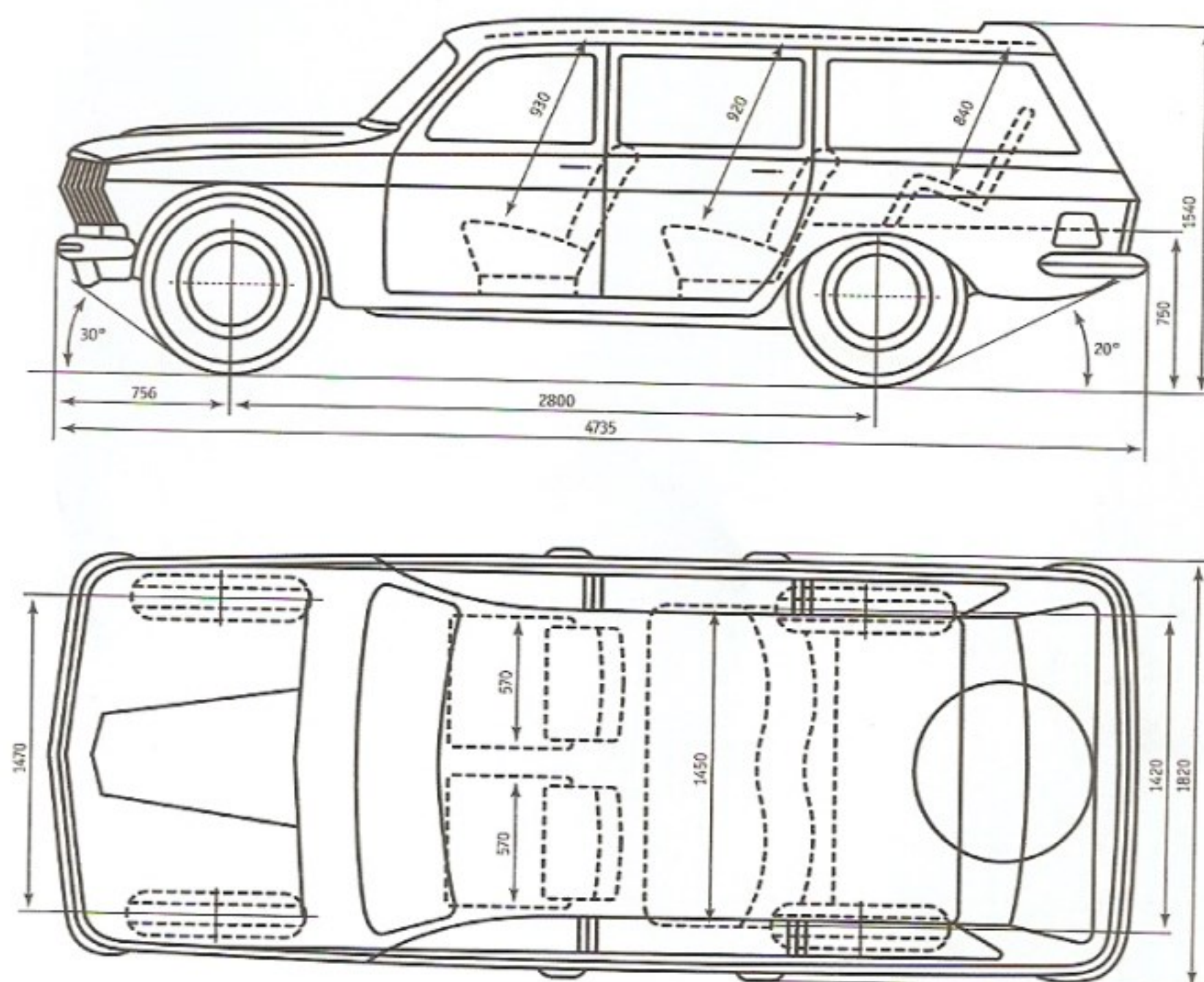


Схема автомобиля ГАЗ-24-02 «Волга»

Технические характеристики ГАЗ-24-02 «Волга»

Число мест	7
Максимальная скорость	140 км/ч
Расход топлива при скорости 80 км/ч	11,0 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	21 с
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	43,2 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60
Генератор	Г250-Н1
Реле-регулятор	РР350
Стартер	СТ230-Б
Прерыватель-распределитель	Р119-Б
Свечи зажигания	A17B
Размер шин	7,35-14

Масса, кг

снаряженная	1550
полная, в том числе:	2040
на переднюю ось	920
на заднюю ось	1120

Наименьший радиус поворота, м

по оси следа внешнего переднего колеса	5,6
--	-----

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число — 19,1

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Наименьший дорожный просвет, мм

174

Тормоза

рабочие — передние и задние барабанные, с автоматической регулировкой зазоров, привод гидравлический, с гидровакуумным усилителем и разделителем

стояночный — на задние колеса, с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

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

Главная передача

гипоидная, передаточное число — 4,1

Двигатель

ЗМЗ-24Д, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	8,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Карбюратор

К-126Г

Максимальная мощность

95 л.с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

19 кгс.м при 2200-2400 об/мин

Универсал ГАЗ-24-02 выпускался Горьковским автозаводом с декабря 1972 по 1987 год. В 1987-м его сменила модель ГАЗ-24-12 — грузопассажирская версия модернизированной ГАЗ-24-10, выпуск которой продолжался до 1992 года.



ГАЗ-24-04 такси. Такси на базе универсала создавалось одновременно с «общегражданским» ГАЗ-24-02. Предполагалось, что эти автомобили займут промежуточное положение между классическими такси и «маршрутками» и смогут использоваться для перевозки среднегабаритных грузов. От базового универсала такси отличались дефорсированными двигателями ГАЗ(ЗМЗ)-2401 мощностью 85 л. с., рассчитанными на дешевый «76-й» бензин, обивкой сидений, отсутствием приемника и «таксомоторными» девайсами: фонариком с зеленым огоньком у правого верхнего угла лобового стекла и счетчиком. В середине 70-х на крыше начали устанавливать оранжевый фонарь с шашечками. Среди таксистов эта модификация получила прозвище «сарай».



ГАЗ-24-03 санитарный. Несмотря на то что медицинская модификация универсала была приспособлена для перевозки лежачего больного, она использовалась в основном для выездов врачей на дом. За спинками передних сидений устанавливалась застекленная перегородка. Правая половина оставшейся части салона предназначалась для выдвижных носилок, слева от которых располагались два одноместных складных сиденья. Медицинский отсек имел дополнительный отопитель под настилом пола, соединенный с «базовым» отопителем передней половины салона. У правой передней форточки устанавливалась фара-искатель, а на крыше — круглый фонарь с красным крестом. Санитарный автомобиль появился в семействе «Волги» в 1975 году.



Машина сопровождения самолетов типа «Эскорт». Мобильный пункт сопровождения на базе ГАЗ-24-02, предназначенный для оперативного управления движением самолетов на аэродроме, был разработан на московском опытном заводе №408 ГА. В комплект штатной аппаратуры входили радиостанции «Пальма» и Р-860 II, позволявшие поддерживать связь как с диспетчерским пунктом, так и с «клиентским» бортом. Внешне автомобиль отличался спецокраской (оранжевый с красной «опушкой»), проблесковым маячком и плафоном, на переднем торце которого было написано «Аэрофлот», а на заднем — «Follow me» («Следуйте за мной»). Опытный образец был создан в 1972 году для сопровождения самолета президента США Никсона в минском аэропорту. Мелкосерийный выпуск спецавтомобиля начался в 1974-м. Всего построено 39 машин.



ГАЗ-24-77. Для европейских стран, где «Волги» в исполнении «универсал» пользовались неплохим спросом, Горьковский автозавод совместно с бельгийским импортером *Scaldia Volga* с конца 70-х годов производил специальную модификацию ГАЗ-24-77 с дизельными двигателями *Peugeot* мощностью от 50 до 70 л. с. От обычной ГАЗ-24-02 дизельные машины отличались более качественной окраской, литыми колесными дисками с оригинальным рисунком, всевозможными добавочными молдингами и шильдиками и черной пластмассовой решеткой радиатора с надписью *Volga*. В середине 80-х годов эту решетку, вместо металлической хромированной, начали ставить на модернизированную «Волгу» ГАЗ-24-10 и ее модификации, а до этого момента черная решетка оставалась эксклюзивным украшением дизельных версий.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ИЖ-27156

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X 00013
9 772071 095995