

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

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 211

СССР  
И СОЦСТРАН



## ГАЗ-31105 «ВОЛГА»

ЦЕНА И КАЧЕСТВО  
ЧЕРЕДА МОДЕРНИЗАЦИЙ  
ЗАМОРОЖЕННЫЕ ПРОЕКТЫ

DeAGOSTINI



**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №211, 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. МIRONOVICH

#### 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**

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 Дистрибутив 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

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: 20 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,

10 (верх): © hdmraps.com;

стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная

коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь  
в подготовке выпуска Александра  
Павленко и Максима Шелепенкова



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 14.06.2017

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







## ГАЗ-31105 «Волга» — последняя серийная вариация на тему «старушки» ГАЗ-24, продержавшаяся в производстве с 2004 по 2010 год.

### Спасли ситуацию

В 90-х годах легковые «Волги» продавались вполне успешно, ведь эти вместительные автомобили стоили относительно дешево. Интерес к машине, созданной в конце 60-х, подогревался и двумя последовательно проведенными глубокими модернизациями, результатом которых стали ГАЗ-31029 «Волга» (1992 год) и ГАЗ-3110 «Волга» (1997 год). И хотя «Волги» расхватавали, как горячие пирожки, у них был один существенный недостаток — качество изготовления и сборки оставляло желать лучшего. Причина в том, что Горьковский автозавод, как и другие предприятия постсоветской России, в это время был охвачен манией удешевления производства. Комплектующие использовались любого качества, даже самого низкого, если стоили дешево.

Пока автомобили «Волга» считались престижными и комфортабельными, особенно на фоне безумно дорогих иномарок, казалось, что спрос на них гарантирован даже

при низком качестве изготовления, ведь отечественным автолюбителям не привыкать «доводить до ума» новые автомобили перед началом эксплуатации. По мере насыщения рынка, в том числе и поддержанными иномарками, спрос на «Волгу» стал постепенно снижаться, и к началу 2000-х годов уже заговорили о скорой ее замене совершенно новым легковым автомобилем ГАЗ-3111, который не относился к числу бюджетных.

В 2000 году Горьковский автомобильный завод приобрела промышленная группа «Сибирский алюминий» Олега Дерипаски. Новый собственник был заинтересован в наведении порядка и увеличении продаж выпускаемых автомобилей. Под напором созданной в 2001 году управляющей компании «Руспромавто» Горьковский автозавод перестал ставить на машины комплектующие по принципу «все подвяжет» и сконцентрировал внимание на повышении культуры производства и качества выпускаемой про-

дукции. Правда, результаты такого подхода проявились далеко не сразу. Необходимо заметить, что подобные изменения параллельно происходили и на Заволжском моторном заводе (ЗМЗ), в то время основным поставщике моторов на сборочные конвейеры ГАЗа. Заволжский моторный завод в советское время входил в производственное объединение «АвтоГАЗ», а в 2001 году был приобретен холдингом «Северсталь-авто». На ЗМЗ тоже озабочились качеством выпускаемой продукции и начали коренным образом менять систему производства, внедряя автоматизированные комплексы и новые технологические процессы. В результате всех этих преобразований легковые автомобили «Волга» стали заметно качественнее, но при этом неизбежно дорожали. Повышение цены, естественно, отразилось на спросе — подорожавшие машины покупали все меньше и меньше. А в конце 2002 года и вовсе случился кризис перепроизводства.



Легковой автомобиль ГАЗ-31105 «Волга» демонстрируется на Нижегородской ярмарке (2004 год)

Опытный образец ГАЗ-31105 «Волга» на Московском автосалоне (2003 год)

Этот кризис был неизбежен. Если в 90-х годах многие чиновники и директора предприятий брали «Волги» в качестве персональных автомобилей, чтобы не выделяться и не привлекать к себе лишнего внимания, то к началу 2000-х годов «персоналки» престижных зарубежных марок стали обычным явлением даже в провинции.

В качестве служебного транспорта и таксомоторов «Волги» тоже рассматривались все реже. Бензиновые моторы горьковских машин, в отличие от иномарок, не отличались экономичностью и требовали постоянного, объемного регламентного обслуживания (в среднем каждые 10–15 тыс. км). А по надежности зарубежные легковые автомобили и вовсе значительно превосходили «Волгу». Из явных преимуществ «Волги» оставалась только относительно низкая стоимость (особенно на фоне иномарок), хорошая приспособленность к тяжелым условиям эксплу-



автомобиля: головная оптика получила новые рассеиватели и задние фонари, новые ручки дверей поднимались вверх, а не откидывались вбок, как раньше, изменились наружные зеркала заднего вида — их установили в более модные корпуса и оснастили электроприводом.

в поворотах, и сайлент-блоки передних концов рессор. И хотя обновленная машина выглядела привлекательно на фоне своих серийных собратьев, ей не хватало главного — ощущения новизны. Специалисты Горьковского автозавода это хорошо понимали, поэтому в недрах

## Повышение цены, естественно, отражалось на спросе — подорожавшие «Волги» покупали все меньше и меньше

атации и высокая ремонтпригодность — то есть возможность обслуживания (пусть и трудоемкого) машины в любом гараже при минимальном наборе инструментов. Эти качества по-прежнему привлекали частных, которые готовы были самостоятельно ремонтировать и обслуживать автомобили, в том числе в удаленных районах, где сервисная сеть была развита слабо или вообще отсутствовала. Но даже частники отмечали быстрое устаревание машин, особенно в том, что касается внешнего вида и конструкции некоторых агрегатов. Спаст ситуацию могла лишь очередная модернизация.

### Этапы обновления

К этому времени стало окончательно ясно, что делать ставку на новую модель ГАЗ-3111 «Волга» не стоит — затраты на освоение этого автомобиля в массовом производстве никогда не окупятся. Поэтому единственный путь — модернизировать существующую ГАЗ-3110 «Волга».

На выставке MIMS-2002, проходившей в конце августа 2002 года, был показан вариант модернизации «на скорую руку» — была серьезно обновлена «начинка» и слегка подретуширована внешность

Именно на этом варианте впервые продемонстрировали новую пятиступенчатую коробку передач, бесшворную, на шаровых опорах подвеску передних колес, делающую ход машины более плавным, задний стабилизатор поперечной устойчивости, уменьшающий крены автомобиля

конструкторского бюро уже зрела модель ГАЗ-31105 «Волга» с радикально обновленным передком за счет установки головной оптики от недрозшедшей до производства ГАЗ-3111. Задно изменили капот автомобиля, решетку радиатора (в стиле модифицированных грузовиков «Газель»), передний



У опытного образца ГАЗ-31105 «Волга» оформление задней части несколько отличалось от оформления будущих серийных машин





Автомобили ГАЗ-31105 «Волга» первых выпусков (весна 2004 года) сохранили дверные ручки от предыдущей модели «Волги»

и задний бамперы. В передний бампер перенесли указатели поворотов, в задний вписали нишу под установку номерного знака, а его место на крышке багажника заняла светоотражающая накладка. В салоне глобальных изменений не произошло, хотя опытный взгляд отмечал новые подушки передних сидений с развитой боковой поддержкой, более удобные подрулевые переключатели от ГАЗ-3111 «Волга» и ремни безопасности на задних сиденьях. В августе 2003 года Московском автосалоне публике показали несколько иной образец легкового автомобиля ГАЗ-31105 «Волга». Он сохранил фары от ГАЗ-3111, от него же получил решетку радиатора, при этом форма капота осталась прежней. Передние поворотники также заимствовали от ГАЗ-3111, установив их на верхнюю кромку бампера. В остальном машина практически повторяла первый опытный образец ГАЗ-31105.

На опытные образцы ГАЗ-31105 «Волга» установили опробованные с середины 2003 года на некоторых серийных ГАЗ-3110 агрегаты: пятиступенчатую коробку передач, систему выпуска выхлопных газов с нейтрализатором, бесшворную переднюю подвеску, задний стабилизатор поперечной устойчивости и т.д. Перечисленных изменений, в том числе и чисто внешних, оказалось достаточно, чтобы покупатель воспринял ГАЗ-31105 «Волга» как новую модель, хотя формально она являлась лишь вариантом исполнения ГАЗ-3110, что видно даже из индекса. Поэтому с запуском в серийное производство тянуть не стали — уже во второй половине января 2004 года обновленные автомобили ГАЗ-31105 «Волга» были запущены в серию и постепенно начали вытеснять с конвейера ГАЗ-3110 «Волга». Правда, в серийное производство ГАЗ-31105 «Волга» пошел несколько модифицирован-

ном. Так, фары головного света, мало изменившись по форме, вобрали в себя секцию указателей поворотов, а на бампере вместо них теперь красовалась хромированная накладка. Новые дверные ручки появились на обновленных машинах лишь в мае, а с середины 2004 года стали монтировать новые стальные пятиспицевые колесные диски, которые не требовали установки дополнительных декоративных колпаков. За дополнительную плату машины начали оснащать тормозной системой с ABS фирмы Bosch.

Сзади серийные машины ГАЗ-31105 «Волга» не отличались от ГАЗ-3110. От каких-либо изменений задка (даже минимальных) пока отказались, поскольку в 2005 году предполагалось осуществить следующий этап модернизации, который в основном затрагивал заднюю часть «Волги». В 2004 году продемонстрировали перспективную модель ГАЗ-31107 «Волга», у которой помимо совершенно нового оформления задка присутствовала пружинная подвеска заднего моста. Тем не менее, даже этот этап модернизации ГАЗ-31105 потребовал больших финансовых вложений — более 15 млн долл. В течение первого года выпуска обновленной модели завод был вынужден дважды поднимать отпускную цену, чтобы как-то оправдать расходы. В результате автомобиль лишился одного из своих главных конкурентных преимуществ — низкой стоимости. К концу 2004 года «Волги» вновь стали скапливаться на площадках дилеров, и сборочный конвейер пришлось временно остановить. Именно этот кризис практически поставил крест на следующем этапе модернизации ГАЗ-31107, затрагивающем заднюю часть машины.

## Дела сердечные

В первые годы выпуска на ГАЗ-31105 «Волга» ставились устаревшие моторы ЗМЗ-4021 объемом 2,4 л и мощностью 90 л.с. и дизели ГАЗ-560 (лицензионный Steyr) объемом 2,1 л и мощностью 95 л.с. (110 л.с.), но основная масса машин сходилась с конвейера с инжекторными 16-клапанными моторами ЗМЗ-4062.10 объемом 2,3 л и мощностью 136 л.с.

В производство этих моторов на ЗМЗ были вложены большие средства, и «Северсталь-авто» объявила об увеличении стоимости каждого двигателя для «Руспромавто»



Серийный автомобиль ГАЗ-31105 «Волга» на МИМС-2004





Варианты блок-фар, устанавливаемых на ГАЗ-31105 «Волга»

сразу на 500 долл. (удорожание на 24%). Горьковский автозавод не соглашался с таким резким повышением цен, ведь продажи автомобилей и так шли не слишком гладко, а Заволжский моторный завод, напротив, настаивал, что повышение цены оправдано, ведь качество их моторов заметно выросло.

Несмотря на то что со временем ЗМЗ и ГАЗу удалось достичь компромисса по стоимости моторов, «осадочек», как говорится, осталось. И Горьковский автозавод, несколько не стеснясь, занялся поиском альтернативных поставщиков силовых агрегатов для автомобилей «Волга».

В серийное производство ГАЗ-31105 «Волга» пошел несколько модифицированным. Так, фары головного света, мало изменившись по форме, вобрали в себя секцию указателей поворотов, а на бампере вместо них красовалась хромированная накладка.

В январе 2005 года начались переговоры по поставкам на Горьковский автомобильный завод двигателей Daimler Chrysler 2.4L DOHC с предприятия в Мексике. Двигатели Chrysler с нейтрализатором легко укладывались в действующие экологические нормы Euro-2, а в перспективе — и в Euro-3. Но чтобы адаптировать их к нашему топливу, пришлось перенастроить систему впрыска. В результате в российской комплектации мотор Chrysler развивал мощность 137 л.с. вместо штатных 150 л.с.

Импортный мотор по габаритам был близок к двигателям ЗМЗ, поэтому его установка в подкапотное пространство «Волги» потребовала минимум переделок. Лишь по высоте новый мотор был больше, поэтому конструкторам пришлось немого изменить силовой каркас капота (убрать переминычку) и балку передней подвески (опустить ее на 17 мм). Единственным отрицательным моментом такой переделки стал уменьшенный (со 156 до 136 мм) дорожный просвет под передним мостом. Вместе с новым двигателем «Волга» приобрела новый картер сцепления, измененные выжимной подшипник, ведущий и ведомый диски сцепления (все отечественного производства). Коробка передач получила новые передаточные числа, а главная пара — уменьшенное передаточное отношение.



Легковой автомобиль ГАЗ-31105 «Волга» с военными регистрационными номерами



Передняя панель салона автомобиля ГАЗ-31105, по сравнению с ГАЗ-3110, не претерпела серьезных изменений

С лета 2006 года уже каждая третья «Волга», сходящая с конвейера, комплектовалась двигателем *Chrysler*. Машины с таким мотором стали еще дороже (в среднем на 800 долл.), зато импортные двигатели отличались надежностью и долговечностью, поэтому и доверия к ним было больше. «Волги» с двигателем *Chrysler* продавались очень неплохо.

Заволжский завод тоже не стоял на месте и предложил в 2005 году для «Волги» более сильный мотор ЗМЗ-4Q52.10 увеличенного до 2,464 л объема, мощностью 150 л.с. с комплексной микропроцессорной системой управления двигателем (КМСУД). В результате у потребителей появилась возможность выбирать фактически из пяти различных силовых агрегатов, отличающихся как по мощности, надежности и ремонтнопригодности, так и по стоимости. Кроме того, в 2005 году окраска кузова автомобилей стала более качественной, с дополнительными мерами антикоррозионной защиты. «Волги» начали штатно оснащаться ремнями безопасности на задних сиденьях, модернизированными отопителями салона



с климат-контролем, а некоторые комплектации даже кондиционерами. В 2006 году на автомобилях ГАЗ-31105 «Волга» исчез замок на правой передней двери, а на зеркалах заднего вида появились повторители поворотов, сзади за стеклом начали устанавливать дополнительный светодиодный стоп-сигнал. Небольшой рестайлинг 2007 года слегка коснулся внешности автомобиля — были изменены решетка радиатора (вертикальные линии поменяли на горизонтальные)

и оптика задних фонарей. При этом новую внешность получили все машины, а не только автомобили «Волга» с двигателем *Chrysler*. Кроме того, полностью изменился салон автомобиля: обновилась передняя панель, приборы, руль, рычаг коробки передач, обивка потолка, дверные панели, блок управления светом. Разработчики перенесли с центрального туннеля на водительскую дверь кнопки электростеклоподъемников и «джойстик» регулировок наружных

Продолжение на стр. 10



Легковой автомобиль ГАЗ-31105 «Волга» в версии «такси»







ГАЗ-31105 «ВОЛГА»



ЛГА»





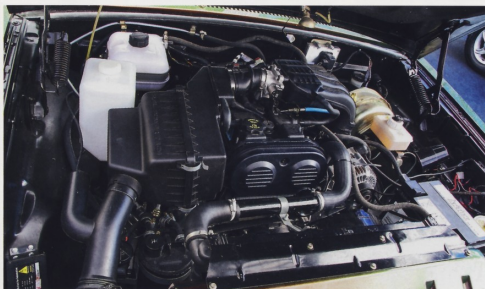




зеркал, применили единый ключ для всех замков и установили плафоны подсветки для пассажиров. В разработке нового оформления салона приняли участие немецкие дизайнерские ателье *Hoermann Raweta* и *EDAG*.

В 2008 году на ГАЗ-31105 «Волга» стали устанавливать двигатели, модернизированные под требования экологического стандарта *Euro-3*, включая российский двигатель ЗМЗ-40525.10. Но такие машины были в меньшинстве, а две трети производственной гаммы легкового отделения уже составляли «Волги» с мотором *Chrysler*.

Несмотря на принятые заводом меры по повышению качества сборки и улучшению внешности автомобилей, объемы продаж ГАЗ-31105 «Волга» постоянно снижались.



Под капотом «Волги» — двигатель *Chrysler*



Поэтому в самом конце 2008 года было принято решение о прекращении выпуска автомобилей ГАЗ-31105 «Волга» и всех модификаций в пользу *Volga-Siber*. Правда, на рынке встречались ГАЗ-31105, в документах на которые был указан как год производства 2009-й, но это объясняется тем, что в конце четвертого квартала обычно уже начинали делать машины в счет будущего года с соответствующей отметкой в ПТС. Фактически демонтаж производственных линий по выпуску «Волги» начался в январе 2009 года, и реально выпускать автомобиль уже было нелегко. Всего было построено около 190 600 ГАЗ-31105 «Волга».

Решетка радиатора «Волги» с горизонтальными планками образца 2007 года



Несколько раз «Волгу» ГАЗ-31105 собирались снять с производства, ведь в 2000-х годах она уже не приносила особой прибыли. Но как только руководство автозавода заявляло об этом, на него обрушивался поток писем с просьбой не прекращать выпуск, а в прессе появлялись тревожные статьи. И все-таки «Волгу» сняли с конвейера в самом конце 2008 года, когда ее производство перестало быть рентабельным в силу катастрофического снижения объемов выпуска.

Автомобили ГАЗ-31105 «Волга» выпускались в следующих основных комплектациях.

Модель	ЗМЗ-402	ЗМЗ-406	ЗМЗ-405	ГАЗ-560	Chrysler 2.4L	Рейсталинг 2006 года	Нейтрализатор	Гур	Кондиционер
ГАЗ 31105-100		×						×	
ГАЗ 31105-101		×						×	
ГАЗ 31105-103		×						×	×
ГАЗ 31105-115*		×							
ГАЗ 31105-116*		×					×		
ГАЗ 31105-120		×						×	
ГАЗ 31105-121		×					×	×	
ГАЗ 31105-122		×						×	
ГАЗ 31105-130		×						×	×
ГАЗ 31105-191		×						×	
ГАЗ 31105-192		×						×	
ГАЗ 31105-201		×						×	×
ГАЗ 31105-411	×								
ГАЗ 31105-416*	×								
ГАЗ 31105-501					×		×	×	
ГАЗ 31105-503					×		×	×	×
ГАЗ 31105-510					×		×	×	
ГАЗ 31105-516*					×	×	×		
ГАЗ 31105-551					×			×	
ГАЗ 31105-553					×		×	×	×
ГАЗ 31105-581					×	×	×	×	
ГАЗ 31105-583					×	×	×	×	×
ГАЗ 31105-590					×	×	×	×	
ГАЗ 31105-593					×	×	×	×	×
ГАЗ 31105-600				×				×	
ГАЗ 31105-601				×				×	
ГАЗ 31105-651				×				×	
ГАЗ 31105-801		×				×	×	×	
ГАЗ 31105-803		×				×	×	×	×
ГАЗ 31105-816		×				×	×	×	
ГАЗ 31105-900		×				×	×	×	
ГАЗ 31105-901			×			×	×	×	
ГАЗ 31105-903		×				×	×	×	×
ГАЗ 31105-981			×			×	×	×	

\*Такси.

### ГАЗ-31105-199 «Волга»

В процессе поиска альтернативных двигателей для «Волги» был опробован вариант установки мотора Y5A (2,3 л, 147 л.с., 202 Нм) от Ford Scorpio II. Машина с таким мотором демонстрировалась на выставке MIMS-2004, но серийной так и не стала.

### ГАЗ-31105-500 «Волга»

Для ГАЗ-31105 «Волга» предназначался новый двигатель ЗМЗ-4064.10, оснащенный системой турбонаддува. Проблема в том, что этот мотор был дороже обычного ЗМЗ-4062.10 ровно в два раза, поэтому ЗМЗ изготавливал его только под конкретные заказы, которых было немного.

Кроме того, существовало множество модификаций ГАЗ-31105 «Волга», которые в силу тех или иных причин выпускались небольшими сериями или оставались лишь в опытных образцах.



ГАЗ-31105 «Волга» с двигателем Chrysler

### ГАЗ-311052 «Волга»

На базе ГАЗ-31105 планировалось выпускать модификацию ГАЗ-311052 с кузовом «универсал». Такие машины даже демонстрировали на выставках, но до серийного производства дело не дошло. До 2008 года продолжали выпускать универсалы ГАЗ-310221 на базе снятых с производства ГАЗ-3110 «Волга». До середины 2007 года на автомобили в основном ставили моторы ЗМЗ, а в начале 2008 года появился ГАЗ-310221-590 с двигателем Chrysler.

### ГАЗ-31105-121 «Волга»

Необычная «Волга» с двухдверным кузовом «спорт-купе» была изготовлена на заводе в 2004 году в одном экземпляре для изучения спроса.

Кузов автомобиля стал короче стандартного на 20 см, салон доработали и выполнили в «спортивном» ключе. На машине стоял двигатель ЗМЗ-4064.10 с турбонаддувом, а в ведущем мосту предусматривалась блокировка дифференциала. В остальном модель мало чем отличалась от серийного ГАЗ-31105. Ориентировочная цена составляла 12 тыс. долл.

Купе демонстрировали на крупнейшем в России автосалоне в Москве, но не смогли собрать достаточное количество заявок на производство, поэтому продолжения эта разработка не получила.

### ГАЗ-311053 «Волга»

Аналогичная ситуация сложилась с медицинскими модификациями «Волги». На базе ГАЗ-31105 планировалось изготавливать санитарную версию ГАЗ-311053, но по факту выпускались ГАЗ-310231 на базе ГАЗ-3110. В частности, именно эти машины стали последними, сошедшими с конвейера легковых автомобилей Горьковского автозавода — большую партию санитарных автомобилей «Волга» заказал Минздрав.

### ГАЗ-311055 «Волга»

Для повышения престижности и комфортабельности легкового автомобиля «Волга» на базе ГАЗ-31105 была разработана модель ГАЗ-311055 с увеличенной на 300 мм колесной базой (длина автомобиля — 5260 мм). За счет увеличения колесной базы стало более свободным размещение пассажиров, особенно на задних сиденьях. Впервые ГАЗ-311055 с оригинальным салоном (таким же, как на ГАЗ-31107) показали на MIMS-2005. На выставочном экземпляре стоял двигатель Chrysler (Euro-3).



ГАЗ-31105-121 «Волга»







Модель выпускалась мелкими сериями (в 2005 году — 20 машин, в 2006-м — 40) на Заводе автомобилей малых серий (ЗАМС), входящем в состав ГАЗ, с двигателями ЗМЗ-4062 или Toyota 3RZ-FE и обычным стандартным салоном. Позже стали доступны машины с двигателями ЗМЗ-4052.10 и Chrysler, а также версия с перегородкой между кабиной водителя и салоном, фактически превращающая ГАЗ-31105 в лимузин.

### ГАЗ-31107 «Волга»

В 2004 году на Московском мотор-шоу был представлен вариант более глубокой модернизации «Волги» с явным прицелом на будущее — ГАЗ-31107 «Волга». Модель ГАЗ-31107 «Волга» отличалась задней пружинной подвеской вместо рессорной, в результате запасное коле-



ГАЗ-311055 с удлинённым кузовом

со наконец-то было перенесено с полки в багажнике в нишу пола багажника, там

же слева разместили пластиковый топливный бак. За счет этого пол багажника стал несколько выше, и конструкторы, чтобы сохранить прежний объем багажника, просто приподняли его крышку — для этого пришлось несколько изменить угол наклона заднего стекла.

На машине стоял двигатель ЗМЗ-4062.10, который тогда только планировалось довести до экологических норм Euro-2. Из внешних изменений больше всего бросалась в глаза задняя оптика, которая стала вертикальной. Салон автомобиля имел оригинальный дизайн. Видимо, он планировался к установке на серийные ГАЗ-31107 в 2005 году. Но так как полный комплекс модернизации ГАЗ-31107 приводил к удорожанию машины еще на 1500–2000 долл., а спрос на «Волгу» и так сокращался из-за постоянного роста отпускных цен, этот проект заморозили.



ГАЗ-31107 «Волга»





ГАЗ-31105 4x4 Night Wolves



### ГАЗ-31105 4x4 Night Wolves

Ралли-кар с кузовом «под Волгу» и названием *Night Wolves* («Ночные Волки») построили в 2005 году. Изначально идея создания спортивной машины преследовала две основные цели: во-первых, проект должен был вписаться в рамки небольшого бюджета, во-вторых, автомобиль должен был распознаваться как отечественный. Поэтому в качестве внешней оболочки выбрали «Волгу», которая ранее была персональной машиной заместителя prefecta СЗАО города Москвы — он лично передал списанный автомобиль спортивному клубу. После облегчения кузова от «Волги» фактически осталась часть передних крыльев, частично моторный щит, частично же крыша и задние крылья. Все остальное заменили пластиковыми деталями либо полностью переделали.

Дизельный двигатель взяли от *Toyota Land Cruiser 100* (6-цилиндровый 24-клапанный с электронным управлением впрыском топлива), а основные агрегаты ходовой части — от *Land Rover Discovery II*. Через НАМИ внесли изменения в технический паспорт, и машина официально стала рамной, полноприводной и дизельной.

Постройка автомобиля заняла три с половиной месяца, и с 2005 года ГАЗ-31105 4x4 Night Wolves участвовал в нескольких соревнованиях, в том числе в таком значительном, как ралли-рейд «Шелковый путь» в 2010 году.

### «Трофим-1731»

Попытки освоить грузовые модификации «Волги» предпринимались не раз, в том числе на самом Горьковском автозаводе. Вроде бы все логично: «Волга» машина большая, надежная и в то же время простая — идеальная база для небольших грузовичков. Но новых заводских пикапов или фургончиков на базе «Волги» так и не появилось бы, если бы не «Завод Гидропривод», находящийся в городе Кимовск Тульской области. Предприниматель, возродивший к жизни небольшой завод, первое время занимался тем, что удлинял рамы на «Газелях». Эти малотоннажники пользовались устойчивым спросом, ведь сам ГАЗ такие автомобили не выпускал. В 2004 году на заводе решили расширить линейку выпускаемых автомобилей и обратили внимание на «Волгу»: первое время в полурамные пикапы переделывали уже бывшие в употреблении легковые машины, тем самым давая им новую

жизнь. Но так как спрос на пикапы постоянно увеличивался, взялись за переделку новых ГАЗ-31105 «Волга», купленных прямо в автосалонах. Им отрезали всю заднюю часть кузова (отсеченные фрагменты поступали в продажу в качестве запасных частей) и подваривали к оставшейся передней части полурамное основание кузова. Официально такие пикапы грузоподъемностью 800 кг получили индекс модели «1731» и имя собственное «Трофим».

Позже представителям «Завода Гидропривод» удалось договориться с Горьковским автомобильным заводом о выпуске специальной комплектации ГАЗ-31105 «Волга» с частично отсутствующей и неуконфигурированной задней частью. Эти машины в Кимовске было проще переделать, не уродуя при этом новые легковые автомобили. В месяц собирали до 20 новых пикапов. Всего в Кимовске до 2007 года построили около трехсот пикапов «Трофим». В производственной программе завода было несколько вариантов исполнения этих машин: модель «173100» — бортовой грузовой с тентом; модель «17310А» — пикап с изотермическим кузовом «фургон», модель «17310В» — с промтоварным кузовом «фургон».



«Трофим-173100»



«Трофим-17310А»

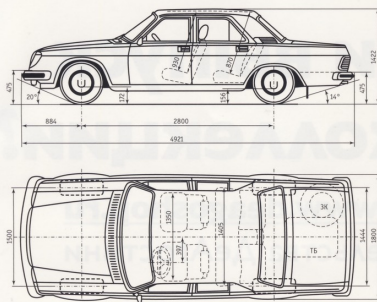


Схема автомобиля ГАЗ-31105 «Волга»

## Технические характеристики ГАЗ-31105 «Волга»

Число мест	5
Максимальная скорость	175 км/ч
Расход топлива	11,2 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	13,5 сек
Электрооборудование	12 V
Размер шин	195/65 R15
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	1400
полная, в том числе:	1790
на переднюю ось	855
на заднюю ось	935
<b>Рулевой механизм</b>	
глобоидальный червяк с трехребровым роликом, передаточное число — 19,1 (со встроенным гидроусилителем типа «винт — шариковая гайка»)	
<b>Подвеска передняя</b>	
независимая, бесшкворневая, пружинная, с поперечными рычагами и стабилизатором поперечной устойчивости, с гидравлическими телескопическими амортизаторами	

## Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, с гидравлическими телескопическими амортизаторами

## Тормоза

рабочие — передние дисковые, задние барабанные; привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем; задний тормоз имеет регулятор давления

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

## Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

## Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

## Передаточные числа коробки передач

I — 3,618; II — 2,188; III — 1,304; IV — 1,00; V — 0,82; задний ход — 3,53

## Главная передача

передаточное число — 4,22

## Двигатель

ЗМЗ-4062.10 (Chrysler 2,4 DOHC), рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, 16-клапанный, с двумя верхними распределительными валами

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	86
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2287 (2429)
Степень сжатия	9,3 (9,5)
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

## Максимальная мощность

131 (137,4) л.с. при 5200 об/мин

## Максимальный крутящий момент

188 (210) Н.м при 4500 (4000) об/мин



# Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей: заказ возможен на сайте [www.deagostini.by](http://www.deagostini.by)

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



## «МОСКВИЧ-412 РАЛЛИ»

DeAGOSTINI

16+

forum.ru

