

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.



№ 257



ГАЗ-3110 «ВОЛГА»

РЕВОЛЮЦИЯ МОТОРОВ
«КРАСНЫЕ ШАПОЧКИ»
ГАРМОНИЯ И ЗАВЕРШЕННОСТЬ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №257, 2019

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, импортер в Россию:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

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

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО
«Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.
Розничная цена: 1250 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

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

Тираж: 10 000 экз.

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: ООО «Таига Групп»;
стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации
на стр. 1, 2, 19 (верх), 8–9: © hdmraps.com;
стр. 3–7, 11–15: частная коллекция Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска ветерана ОАО ГАЗ, конструктора легковых автомобилей Владимира Борисовича Реутова, ветерана московского такси Виталия Васильевича Ключева, а также 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». Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 16.04.2019
Дата выхода в России 18.06.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

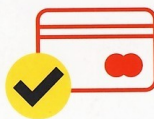
ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

**ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ**

**ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ**

**УДОБНАЯ
ОПЛАТА**

**ДОСТАВКА
ПО РОССИИ**



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02



ГАЗ-3110 «Волга» — базовая модель легкового автомобиля, с которой ОАО ГАЗ вошло в XXI век. Кузов представлял собой очередной этап рестайлинга ГАЗ-24, созданного еще в 60-х годах, но по устройству узлов и агрегатов эта модель заметно отличалась от автомобилей «Волга» прежних поколений.

Обновить внешность

У кузовов типа ГАЗ-24 есть своя история. Уже в первой половине 80-х годов конструкторы и производственники Горьковского автозавода были готовы заменить ГАЗ-24 новой моделью ГАЗ-3102, а все модификации — аналогичными автомобилями на ее базе. Против выступил министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков. По воспоминаниям ветеранов ГАЗа, он заявил: «Нельзя, чтобы министры и таксисты ездили на одинаковых "Волгах"». В результате ГАЗ-3102 осталась представительской моделью, а в массовое производство пошел компромиссный вариант ГАЗ-24-10. Кузов с очертаниями ГАЗ-24 продержался на конвейере до 90-х годов. Производственники столкнулись с новой проблемой. Кузовные штампы за долгие годы выработали ресурс и пришли в негодность. Требовалось заказать новый комплект штамповой оснастки. Заручившись поддержкой бывшего директора ПО ГАЗ, а теперь министра автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения

СССР Н. А. Пугина, главный конструктор легковых автомобилей ГАЗ Владимир Никитич Носаков решил заменить базовую модель «Волги», заказав новый комплект штампов на кузовы типа ГАЗ-3102. Рассматривался вариант новой «Волги» в виде кузова ГАЗ-3102 с упрощенной отделкой и салоном от ГАЗ-24-10. Но художник-конструктор Игорь Алексеевич Безродных предложил осовременить внешнюю форму автомобиля, установив на ГАЗ-3102 новый передок в модном «клиновидном» стиле. Так весной 1992 года с конвейера сошла базовая модель ГАЗ-31029. Машина получила новые оперение, облицовку, бамперы, фары головного света, унифицированные с АЗЛК-2141 и перспективной «полупорткой» ГАЗ-3302, будущей «Газелью». От передней стойки до задка кузов полностью соответствовал ГАЗ-3102, от него же использовались задние световые приборы. У бюджетных версий салон почти не отличался от ГАЗ-24-10, на «люксовых» его заимствовали у ГАЗ-3102. Расположение бензобака и его заливной горловины остались от ГАЗ-24 (у ГАЗ-3102

топливный бак находился под задним сиденьем, а горловина выходила в верхнюю часть заднего левого крыла). Двигатель семейства ЗМЗ-402 и четырехступенчатая коробка передач поначалу не изменились. Передние тормоза могли быть барабанными или дисковыми. Параллельно сохранялся выпуск привычного ГАЗ-3102, но в небольшом количестве и в качестве модели премиум-класса.

Для нижегородских автомобилестроителей 90-е годы стали удачным временем. Освоенное в производстве семейство 1,5-тонных развозных «Газелей» завоевало огромную популярность и принесло заводу небывалую прибыль. Резко выросло количество произведенных «Волг» — их пришлось выпускать в три рабочих смены. Дело в том, что в советское время очень многие семьи мечтали о «Волге» как о просторном, мощном и престижном автомобиле. Но фонды на эти машины, отведенные для продажи в индивидуальное пользование, ограничивались, причем это делалось не специально. Просто «Волги», прежде всего, поставлялись как



Легковой автомобиль ГАЗ-3110 «Волга»



VAZ-3110 и унифицированный с ним вариант VAZ-3102 на кузове с легким разъемом багажника

служебный транспорт в государственные учреждения, таксопарки и на экспорт. А частным владельцам — «что осталось, то осталось». Несмотря на высокую стоимость «Волги», к концу 80-х годов спрос на нее существенно превышал предложение.

Мечты сбываются

С началом рыночных реформ частники получили возможность осуществить давнюю мечту. Розничная цена VAZ-31029 опустилась ниже цены модификаций переднепривод-

ной вазовской «Самары». Рост объемов выпуска совпал с падением качества «Волги». Порой в сбыт уходили машины с техническими неисправностями, грубо нарушались технологии антикоррозионной защиты кузова, применялись не соответствующие ГОСТам и ТУ материалы. Но тогда это была проблема всей автомобильной промышленности новой России.

К середине 90-х годов у завода хватало ресурсов провести еще одну модернизацию «Волги», чтобы максимально при-

близить автомобиль к все более жестким современным требованиям по комфорту и безопасности. Технический директор ГАЗа Владимир Михайлович Чураев собрал все предложения конструкторов по модернизации существующего автомобиля. Инициатором разработки нового кузова выступил главный конструктор по кузовам Рудольф Павлович Шаплин. По его мнению, требовалось сделать удобную для погрузки вещей крышку багажника, опустив разъем до верхней кромки бампера, и полностью



VAZ-3110 «Волга» образца 1997 года



ГАЗ-3110 «Волга» образца 1997 года (вид сзади)

изменить интерьер салона. Идею поддержали главный конструктор по легковым автомобилям Сергей Алексеевич Батынов и главный конструктор завода Юрий Владимирович Кудрявцев. Важную роль играла внешняя форма обновленного автомобиля. Работами над ней руководил Игорь Безродных. Ведущими конструкторами кузова стали В. А. Китаев и С. И. Киселев. Задок ГАЗ-31029 казался длинным и тяжелым. У новой «Волги» Безродных «сточил» задние углы кузова, выровнял наклон

задней панели. Автомобиль стал выглядеть более пропорционально, хотя огромное ребро жесткости на боковине, оставшееся от ГАЗ-24, выбивалось из композиции и портило картину. Чуть заметно изменилась форма верха кузова. Резко выделенные края крыши и задних стоек убрали, придав этим элементам мягкую сглаженную форму. У предыдущих моделей сварной шов крыши и задней стойки снаружи прикрывала узкая декоративная накладка. У ГАЗ-24 она находилась над хромированной «гребен-

кой» отверстия вытяжной вентиляции. Эту накладку очень не любили конструкторы, считая ее безобразной. Технология производства кузова ГАЗ-3110 позволила ликвидировать злополучную накладку.

У ГАЗ-3110 бросались в глаза новые задние фонари. Вместе с черной накладкой посередине, в которой находилось углубление под номерной знак, они производили впечатление цельного блока. Его скругленные края соответствовали моде конца 90-х годов на овальные световые приборы. Фонарями занимался отдел электрооборудования, который в те годы возглавлял Сергей Иванович Ляхович. Непосредственно новую светотехнику готовило бюро световых приборов во главе с конструктором Александром Петровичем Булакиным. Но самое важное для потребителя обновление системы электрооборудования заключалось не в этом. Блок предохранителей установили в салоне, справа на приборной панели над перчаточным ящиком, где всегда сухо. Теперь предохранитель «Волги» семейства ГАЗ-3110 можно было заменить, сидя в тепле на пассажирском месте, не залезая под капот и не нагибаясь, чтобы попасть под панель.

Завершила внешние перемены новая облицовка. Место черной «клетки» ГАЗ-31029 заняли хромированные «ноздри», отделенно напоминавшие иномарки BMW или Lancia, хотя в целом вполне оригинальные. Правда, во времена ГАЗ-31029 и ГАЗ-3110 сторонние производители предлагали много вариантов «нештатных» облицовок, что позволяло владельцу машины провести



Багажник ГАЗ-3110 и размещение в нем запасного колеса



Салон ГАЗ-3110 «Волга» в исполнении «люкс» с велюровой обивкой

рестайлинг на свой вкус. Головная светотехника, по сравнению с ГАЗ-31029, не изменилась, передние указатели поворота могли оснащаться белыми или оранжевыми рассеивателями.

Большие перемены

Салон ГАЗ-3110 принципиально отличался от прежних моделей «Волги». Полностью изменились приборная панель, рулевое колесо, сиденья, появились объемные обивки дверей с фонариками подсветки. На смену отдельным круглым приборам пришла единая комбинация приборов овальной формы. В нее включили отсутствовавший на прежних моделях тахометр. Стрелоч-

ные контрольные приборы — вольтметр, указатели давления масла, температуры охлаждающей жидкости и уровня бензина — получили большие, хорошо читаемые шкалы с крупными цифрами. Блок из шести клавиш был выстроен в ряд на центральной консоли. Подрулевой переключатель остался двухрычажным, но сами рычаги приобрели современный дизайн.

Руль с четырьмя спицами отличался «пухлой» накладкой посередине. Он был рассчитан на установку подушки безопасности, но по ряду причин внедрить ее не удалось. Тем не менее, в ступицу был встроен деформируемый при ударе гофрированный «стакан», и испытания на столкновение

с неподвижным препятствием показали, что новое рулевое колесо значительно менее опасно с точки зрения причинения травм, чем старое. Потолок получил тканевую обивку. Многие отмечали, что по качеству отделки салон ГАЗ-3110 выполнен не хуже, чем у современной для тех лет иномарки бюджетного класса.

Незыблемым постулатом советской автомобильной промышленности считалась взаимозаменяемость запчастей новых моделей с их предшественниками. Особенно ценилась возможность установить колеса от новых машин на старые и наоборот. Крепление колес к ступицам у ГАЗ-3110 отличалось от всех легковых автомобилей ГАЗ. Раньше применялось крепление на шпильках с гайками и у всех моделей от ГАЗ-А до ГАЗ-31029 были взаимозаменяемые колеса, точно так же отверстия в дисках располагались у УАЗов и даже у «Нивы». Во времена нехватки шин это не раз выручало и частных автовладельцев, и автотранспортные предприятия. Но в 90-х годах, когда осваивали ГАЗ-3110, с дефицитом шин было покончено. Большие конструкторы КБ шасси не озадачивались сохранением старого способа крепления. На ГАЗ-3110 вместо шпильки впервые применили болты, и располагались они по совершенно иной окружности. Причина такого решения заключалась в том, что на «Волгу» собирались установить новую тормозную систему, например более эффективные передние дисковые тормоза с плавающей скобой. Это техническое



ГАЗ-3110 «Волга» с «объемными» бамперами образца 2001 года



решение хорошо показало себя на «Газели». Для сравнения, на ГАЗ-3102 применялись дисковые тормоза *Girling* с жесткой скобой. Лицензию на дисковые тормозные механизмы ГАЗ-3110 купили у немецкой фирмы *Lucas*. Конструкция плавающей скобы вынуждала сделать новые ступицы с уменьшенным диаметром окружности, по которой располагаются точки крепления колеса. Болты, применявшиеся на автомобилях ВАЗ, посчитали более современным решением, чем шпильки. Только «Жигулям» хватало четырех болтов, а для более тяжелой «Волги» их понадобилось пять. 14-дюймовые колеса, характерные для всех «Волг», начиная с ГАЗ-24, заменили 15-дюймовыми, с низкопрофильными шинами. Пять отверстий располагались согласно одному из международных стандартов, что упростило актуальный в 90-х годах и в XXI веке подбор нештатных литых или кованых дисков. Более того, чтобы освободить часть багажника от громоздкого запасного колеса, владелец «Волги» теперь мог купить специальное уменьшенное колесо-докатку от иномарки, которое не занимало лишнего места. Штатное запасное колесо «Волги» десятилетиями «напрягало» конструкторов ГАЗа, но из-за расположения рессор задней подвески не получалось установить колесо вертикально в нише крыла, как в «Жигулях».

С новым двигателем

ГАЗ-3110 стала последней легковой моделью завода, которую еще оснащали знаменитым



«Волга» в исполнении «люкс» с «объемными» бамперами, полностью окрашенными в цвет кузова

двигателем семейства ЗМЗ-402, ведущим свою историю от мотора ГАЗ-21 образца 1957 года. Невысокое качество таких агрегатов выпуска 90-х годов компенсировалось налаженной индустрией их ремонта. В новых экономических условиях неприхотливому и тяговитому мотору-трудяге перестали прощать такие недостатки, как очень высокий расход топлива и масла, недостаточную для динамичной езды мощность. К тому же предвиделось ужесточение экологических норм. Именно на ГАЗ-3110 впервые на легковом автомобиле массово внедряли принципиально новый двигатель ЗМЗ-406, причем его модификации не с карбюратором, а с впрыском топлива. Семейство двигателей раз-

рабатывал не ГАЗ, а Заволжский моторный завод, главным конструктором которого был Виктор Борисович Пичугин. Проектированием семейства руководил ведущий конструктор Лев Михайлович Поляков. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы над двигателем нового поколения стартовали в Заволжье еще в 80-е годы. Только к 1992 году окончательно определились его основные конструктивные особенности.

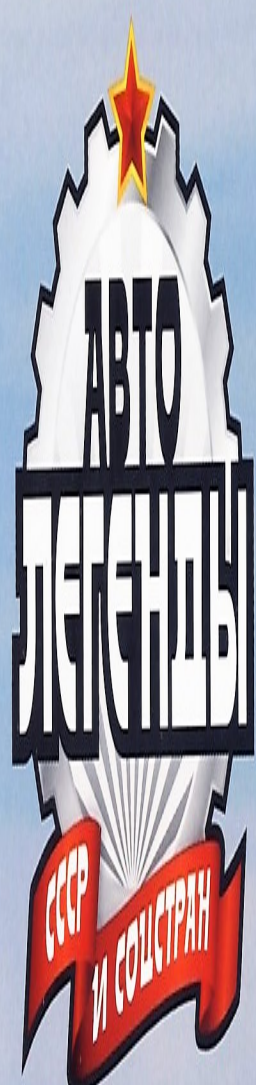
Это был первый в стране серийный «легковой» двигатель с двумя распределительными валами в головке цилиндров и четырьмя клапанами на цилиндр. Один вал приводил

Продолжение на стр. 10



Любой «Волге» очень идет строгий черный цвет





ГАЗ-3110 «ВОЛГА»



выпускные, другой — выпускные клапаны. У валов был двухступенчатый цепной привод. Клапаны в базовой комплектации оснащались гидрокомпенсаторами. Литой чугунный блок цилиндров отличался от предшественника отсутствием съемных мокрых гильз, зато стал более жестким и компактным. Головка цилиндров отливалась из алюминия. Зажиганием и впрыском топлива управляла электронная система, существовавшая в нескольких вариантах от разных поставщиков. Первые промышленные партии ЗМЗ-406 появились в 1996-м, а на следующий год ЗМЗ освоил его массовый выпуск. Первое время на «Волгах» он встречался чаще, чем на «Газелях».

Надо сказать, что к внедрению впрыска не были готовы даже на ГАЗе. Например, шланги и хомуты не выдерживали давления в системе подачи бензина. Были даже случаи, когда шланг или хомут срывало, бензин хлестал на горячий двигатель и вспыхивал пожар. Пришлось заводу внедрять новые винтовые хомуты и более прочные шланги. Не допускалось заниматься ремонтом и обслуживанием системы питания при работающем двигателе, когда в топливных магистралях бензин подается под высоким давлением. Нарушение этого правила тоже приводило к пожарам.

Кроме нового двигателя, на ГАЗ-3110 стала нормой пятиступенчатая коробка передач.

В карданный вал добавили промежуточную опору. Передняя подвеска несколько лет оставалась шкворневой, но с измененным наклоном шкворня, что улучшило управляемость. В 2003 году наконец дошла очередь до бесшкворневой передней подвески. Стала серийной модификация «Волги» с гидроусилителем руля ГАЗ-3110-101. Правда, приходилось слышать мнение, что усилитель ухудшил обратную связь — ощущение водителем реакции автомобиля на руление. Этим, кстати, страдают многие иномарки даже во втором десятилетии XXI века.

«Волга», «Ока» и «красная шапочка»

В годы производства ГАЗ-3110 в больших городах возродилась служба такси, теперь уже в виде частных таксомоторных компаний. Руководителем одного московского предприятия стал Виталий Васильевич Ключев. Он начинал трудовую деятельность в 1965 году обычным шофером такси, впоследствии работал начальником колоний и директором одного из столичных таксопарков. Не доверяя заводской сборке, Ключев решил строить для своей компании подвижной состав самостоятельно. Он постоянно ездил в Нижний Новгород и прямо на заводе выкупал некондиционные кузова ГАЗ-3110, выбракованные из-за дефектов окраски или небольших повреждений. В ремонтной зоне таксопарка, в котором базировалась



Московский таксомотор ГАЗ-3110 «Волга» с рекламным световым фонарем на крыше



фирма Клюева, опытные механики со стажем работы в советское время, досконально знавшие конструкцию «Волги», из этих кузовов собирали автомобили. В качестве «доноров» использовали аварийные машины. Не влияющие на безопасность движения детали снимали с выработавших ресурс «Волг», «мелочь» покупали у оптовиков, торгующих «газовскими» запчастями, а то и просто в магазине. Получался автомобиль, о котором ремонтная служба парка знала все с момента его рождения. Тогда почти все такси были «фирменного» ярко-желтого цвета, в обиход вошло словосочетание «новое желтое такси». Клюев решил выделить свои машины из общего потока. Он отлично помнил «красные шапочки» ГАЗ-21 конца 60-х и начала 70-х годов. Собранные силами фирмы Клюева ГАЗ-3110 окрашивали в белый цвет, а крышу и задние стойки — в ярко-красный, вдоль всего борта наносили красные шашки. Опыт с новыми «красными шапочками» оказался удачным. Потом Клюев решился на дерзкий эксперимент: в дополнение к «Волгам» в качестве бюджетного такси он закупил на СеАЗе колонну микролифт-тражек ВАЗ-11113 «Ока», лично отправившись за этими машинами в Серпухов. После нанесения опознавательных знаков и установки таксометров Клюев выпустил автомобили «Ока» на линию. Спрос на услуги маленьких таксомоторов оказался очень большим. К сожалению, Клюеву пришло время выходить на пенсию по возрасту, и с его уходом смелые эксперименты сошли на нет.

Все цвета радуги

«Волги» ГАЗ-3110 первых выпусков, помимо традиционных черного и белого, окрашивали в серый, серо-голубой и дымчатый цвета, оставшиеся еще со времен ГАЗ-21. На рубеже веков на дорогах появились «Волги» модных тогда оттенков — темно-синие, темно-зеленые, сине-зеленые, фиолетовые. Появились машины, на конвейере окрашенные в металлик. Это объясняется тем, что на заводе вступила в строй новая окрасочная линия Haden. Антикоррозионная защита кузова стала получше, но полностью эта проблема не была решена из-за невысокого качества применявшегося листового проката. В 2001 году «Волгу» подвергли эффектной внешне, но не сложному для завода рестайлингу. Тонкие бамперы из черной пластмассы, как у ГАЗ-31029, уступили место новым объемным бамперам, окрашенным в цвет кузова, а в нижней части боковин появился большой молдинг. Это позволило «уравновесить» старое и грубое ребро



ГАЗ-3110 с нестандартной «кооперативной» облицовкой радиатора

жесткости на боковине, облик автомобиля приобрел гармонию и завершенность. Всего с мая 1997-го по май 2004 года ГАЗ передал в сбыв 582 697 товарных автомобилей ГАЗ-3110. Самый последний экземпляр

занял место в заводском музее. Потом на смену пришла последняя модернизированная «Волга» в бесконечной веренице наследниц ГАЗ-24 с индексом ГАЗ-31105. Это во многом был уже другой автомобиль.



Рекламный снимок ГАЗ-3110 «Волга»



Модернизированный автомобиль ГАЗ-3110 «Волга» на автосалоне в Москве





Семейство «Волги» сложилось еще во времена ГАЗ-21: такси, универсал, медицинский автомобиль, вариант с правым рулем. В эпоху ГАЗ-24 к ним добавились такси-универсал и газобаллонный автомобиль. Из последующих серий «Волги» были исключены «правый руль» и такси-универсал. Остальные варианты оставались в семействе ГАЗ-3110. Но самой массовой модификацией стала обновленная «Волга» ГАЗ-3102.



Автомобиль ГАЗ-3102 «Волга», унифицированный с ГАЗ-3110 «Волга»

ГАЗ-3102 модернизированный

Из-за небольших объемов выпуска кузовные штампы ГАЗ-3102 изнашивались незначительно, а у многих потребителей в 90-х годах оставалась память о бывшей «эксклюзивности» и престижности этого автомобиля, к тому же государственные

структуры еще соглашались заказывать ГАЗ-3102 в качестве служебного транспорта. Поэтому Технический совет ГАЗа счел нецелесообразным снимать с производства ГАЗ-3102. В 1997 году машину оснастили салоном и ходовой частью, унифицированными с ГАЗ-3110, на ней появились двига-

тели семейств ЗМЗ-406, ЗМЗ-405 и ЗМЗ-409, пятиступенчатая коробка передач, гидроусилитель руля. Существовали улучшенные комплектации с салоном повышенной комфортности, а также машины, доработанные сторонними предприятиями, с силовыми агрегатами от иномарок и оригинальной отделкой интерьера. Новую версию ГАЗ-3102 легко было отличить от старой по колесам, расположению люка бензобака, наличию молдинга в нижней части боковины. Выпуск ГАЗ-3102 продолжался и после 2004 года параллельно с ГАЗ-3110S.

ГАЗ-310221, ГАЗ-310223

Грузопассажирский и медицинский универсалы продолжали выпускаться на базе узлов ГАЗ-3110. Обе машины уверенно занимали каждая свою нишу на рынке и в первое десятилетие XXI века. Универсал получил оперение, приборную панель и передние сиденья от ГАЗ-3110, а также все новые узлы ходовой части от этой модели. Задняя часть кузова практически осталась от ГАЗ-24-02, но для грузового и медицинского автомобилей, считавшихся специальными модификациями, использование кузовных элементов



Автомобиль медицинской службы ГАЗ-31023 «Волга» автохозяйства «Мосавтосанатранс»

старой модели вполне допустимо. Именно на универсалах чаще, чем на других легковых машинах, применяли выпущенные в небольшом количестве дизельные двигатели семейства ГАЗ-560, выполненные по лицензии австрийской компании Steyr. Высокая стоимость и экзотическая конструкция с несъемной головкой цилиндров отпугнули многих потребителей от этих дизелей, и массовой продукцией они не стали. Если седан ГАЗ-3110 получил новые «объемные» бамперы, то на универсалах оставались старые — тонкие черные. В таком виде универсалы продолжали выпускаться и параллельно с ГАЗ-31105. Когда в начале 2009 года «Волгу» снимали с производства, последовала волна недовольства со стороны медицинских работников, потерявших хорошо зарекомендовавшую себя машину ГАЗ-310223.

Автомобиль ГАЗ-31022 «Волга»
с кузовом «универсал»



Технические характеристики ГАЗ-3110 «Волга»	
Число мест	5
Максимальная скорость	175 км/ч
Время разгона до 100 км/ч	13,5 сек
Расход топлива	11,7 л/100 км
Электрооборудование	12V
Размер шин	195/65R15
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,6
наружный габаритный	6,0
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с трехребневым роликком, передаточное число — 19,1	
Передняя подвеска	
независимая, пружинная, на поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Задняя подвеска	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Тормоза	
рабочие — передние дисковые с плавающей скобой, задние барабанные, привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем; задние тормоза оснащены регулятором давления	
стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса	

Сцепление	
однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода	
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	
одинарная, гипoidная, передаточное число — 4,22	
Двигатель	
ЗМЗ-406.2, бензиновый, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, жидкостного охлаждения, 16-клапанный, с двумя распределительными валами	
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	86
Рабочий объем, см³	2280
Степень сжатия	9,5
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2
Максимальная мощность	
145 л.с. при 5200 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
201 Н.м при 4500 об/мин	

Первый конструктор «Волги»

Все конструкторские работы над самыми популярными моделями «Волги» ГАЗ-21, ГАЗ-24 и ГАЗ-3102 возглавлял ведущий конструктор КБ легковых автомобилей Горьковского автозавода Александр Михайлович Невзоров.

Трудовую деятельность Александр Невзоров начинал в 1941 году в подразделении Государственного автозавода имени Молотова, занимавшегося производством вооружений. В молодости он был токарем в цехе, где изготавливали оружейные стволы. Оттуда во время Великой Отечественной войны его призвали в Красную армию. На фронте Невзоров служил наводником в войсках железнодорожной морской артиллерии. Именно там он научился работать с листами ватмана, на которых вычерчивал траекторию стрельбы. После демобилизации его родственник, модельщик КЭО ГАЗ Скобцев, привел Невзорова к главному конструктору завода А. А. Липгарту. «Иди, матрос, работай», — напутствовал новичка главный конструктор. Невзоров окончил заводской техникум, но высшего инженерного образования так и не получил. В начале 50-х Александр Михайлович работал в КБ компоновки легковых автомобилей под руководством знаменитого конструктора Владимира Сергеевича Соловьева. После отставки Липгарта и перехода его на УралЗИС в КЭО начались кадровые перемены. Соловьев в 1953 году стал заместителем главного конструктора завода, а Невзорова назначили вместо себя ведущим конструктором перспективного легкового автомобиля среднего класса М-21, наследника «Победы» М-20.

На плечи Александра Михайловича легла ответственная и сложная задача увязать вместе работу конструкторов разных КБ, занимавшихся новой машиной. И он прекрасно с ней справился, проявив способности не только инженера, но и руководителя. Первому автомобилю, который проектировали без Липгарта, решили придать новую внешнюю форму, не связанную с прежними моделями завода, — ее предложил художник-скульптор Лев Еремеев. Были определены основные технические параметры — размеры колесной базы, колеи, наружные габариты, все размерности салона, которые отработывали на посадочных макетах. Планировались новый двигатель, невиданная на советском легковом автомобиле автоматическая коробка передач. Невзоров участвовал не только в конструировании, но и в испытаниях опытных образцов «Волги». Не все получалось. В ходе конструкторских работ пришлось полностью перерабатывать верхнеклапанный двигатель и «в виде исключения» устанавливать на первые партии «Волг» старый нижнеклапанный мотор с увеличенным литражом. Зато он потом поглотил ульяновским коллегам на УАЗ-450. «Не пошла» автоматическая коробка. Но с октября по декабрь 1956 года завод изготовил 31 экз. «Волги», 26 из которых прошли

через отдел сбыта в начале следующего года. А дальше — серийный выпуск, замена на конвейере «Победы» и огромная популярность у потребителей.

Когда производственники полностью освоили выпуск ГАЗ-21, конструкторы во главе с Невзоровым начали работать над «Волгой» второго поколения, будущей ГАЗ-24. Александр Михайлович, как компоновщик, предложил при прежней габаритной длине увеличить колесную базу, чтобы получить более просторный салон и уменьшить высоту крыши. А главное, Невзорову принадлежит идея сделать базовый седан не единичной моделью, а запланировать сразу целое семейство: универсал, «правый руль», варианты с шестицилиндровым и восьмицилиндровым двигателями, ведь эти модификации ГАЗ-21 приходилось конструировать «ведьмоногой», серьезно вмешиваясь в и конструкцию автомобиля, и в технологию производства.

Новый автомобиль получился не сразу. Пришлось строить много поисковых макетов внешней формы, забраковать первые две серии опытных образцов как заведомо нерепрезентативные. Только третий вариант внешнего дизайна, предложенный Лением Цикленко и Николаем Киреевым, можно было принять за основу. Путь на конвейер оказался еще дольше. Освоение полностью готовой и прошедшей испытания «Волги» ГАЗ-24 затянулось на несколько лет. Снова не обошлось без потерь. Так и не получилось производство шестицилиндрового V-образного двигателя, который можно было бы применить не только на «Волге», но и на грузовике. В отличие от ГАЗ-21, не удалось выпустить даже промышленную партию ГАЗ-24 с автоматической коробкой, хотя на опытных образцах ее испытывали. Зато без проблем встали на конвейер универсал ГАЗ-24-02 и специальный автомобиль ГАЗ-24-24 с восьмицилиндровым двигателем. Модификация с «правым рулем» не была востребована «Автоэкспортом», зато компоновщикам удалось «вписаться» в моторный отсек «Волги» 2,1-литровый дизель Peugeot. Оснащенные им седаны ГАЗ-24-76 и универсалы ГАЗ-24-77 сошли с конвейера ГАЗа в потоке обычных «Волг».



Опытный образец ГАЗ-24 «Волга» 1965 года



Ведущий конструктор «Волги» А. М. Невзоров (слева) с конструкторами Н. А. Юшмановым (в центре) и Г. М. Вассерманом (справа) в КЭО ГАЗ



В 1970 году, когда без остановки производства произошла историческая замена ГАЗ-21 на ГАЗ-24, Невзоров возглавил КБ компоновки легковых автомобилей, оставив на должности ведущего конструктора «Волги» Владимира Борисовича Реутова. Создание принципиально нового автомобиля среднего класса Министерство автомобильной промышленности СССР не планировало. На ГАЗ-24 компоновщики «примеряли» силовые агрегаты от иномарок: *Mercedes Benz*, *BMW*, *FIAT-130*, двигатель совместного производства фирм *Peugeot*, *Renault* и *Volvo*.

В середине и конце 70-х годов под руководством Невзорова строились опытные образцы «Волги» ГАЗ-3101 с существенно измененными передней и задней частями кузова, прямоугольными фарами, шестицилиндровыми и восьмицилиндровыми двигателями, полностью измененным интерьером салона. Эти машины послужили прототипами серийного четырехцилиндрового автомобиля ГАЗ-3102, появившегося в 1982 году и не ставшего массовой моделью, но дожившего на конвейере до конца первого десятилетия XXI века.



Опытный образец ГАЗ-3101 «Волга» 1973 года

Александр Михайлович Невзоров

1948 год

Поступил на работу в КЭО ГАЗ.

1953 год

В ноябре назначен ведущим конструктором перспективного автомобиля М-21.

1954–1955 годы

Участует в испытаниях опытных образцов автомобиля М-21 «Волга».

1958 год

Приступил к работе над семейством «Волги» второго поколения М-24.

1968 год

ГАЗ передал в сбыт первые 30 товарных автомобилей ГАЗ-24 «Волга».

1970–1977 годы

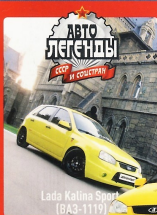
Работает руководителем КБ компоновки легковых автомобилей КЭО ГАЗ.

1982 год

Освоен серийный выпуск автомобиля ГАЗ-3102 «Волга».

СКОРО В ВЫПУСКАХ

Современные модели российского автопрома в масштабе 1:43



Lada Kalina Sport
(BA3-1119)

DeAGOSTINI



Lada Vesta



Lada XRAY



UAZ Patriot
(YA3-3163)



UAZ Hunter (YA3-315195)



Lada Kalina Sport (BA3-1119)

В каждом выпуске журнал и металлическая модель автомобиля в масштабе 1:43

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ГАЗ-2752 «СОБОЛЬ»

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru



ГАЗ-55

«Автомобиль советского автопрома
с уникальными конструктивными
решениями и высоким уровнем
качества исполнения»

DeAGOSTINI



Коллекция и изображения могут отличаться
от реального внешнего вида модели.

DeAGOSTINI



2009-2019
ПОЗДРАВЛЯЕМ
С ЮБИЛЕЕМ КОЛЛЕКЦИИ!

УВАЖАЕМЫЙ ЧИТАТЕЛЬ!

**БЛАГОДАРИМ ВАС ЗА ИСКРЕННИЙ ИНТЕРЕС
И НЕИЗМЕННОЕ ВНИМАНИЕ К КОЛЛЕКЦИИ
«АВТОЛЕГЕНДЫ СССР»!**

СПАСИБО, ЧТО НА ПРОТЯЖЕНИИ ЭТИХ ЛЕТ ВЫ С НАМИ!

10
ЛЕТ