

История автомобиля «Волга»

**Машина 21.
Полная История
ГАЗ-21.**

- **К созданию "Волги" приступили в ноябре 1953 года, когда ведущий конструктор проекта Александр Михайлович Невзоров нанес на ватман первую линию. Дизайн машины разрабатывал Лев Еремеев. А уже в 1954-ом году начали строительство опытных образцов. Они оснащались экспериментальным верхнеклапанным двигателем с полусферической камерой сгорания и цепным приводом распредвала (он проявил себя не ахти как и в серийное производство не пошел).**

- Для нового автомобиля были разработаны две коробки передач - автоматическая и механическая. Обе были трехступенчатыми. Главная передача сначала была не гипоидной, как на моделях, выпущенных после 1957 года, а конусной. У автомобиля была независимая передняя подвеска с рычажными гидравлическими амортизаторами. Задняя, обычное дело, независимая на продольных полуэллиптических рессорах. Шины 6,70-15. С капота автомобиля взмывал хромированный олень. От него по центру капота к лобовому стеклу шел широкий молдинг. Облицовка радиатора с 10 вертикальными отверстиями .

- **Задние фонари включали в себя габаритные огни, тормозные и указатели поворота - три в одном красном рассеивателе и фонарь заднего хода в стальном хромированном окладе. "Волги" стали оснащать трехдиапазонным радиоприемником в качестве стандартного оборудования. Исключение составляли модификации такси -- "21А" (позже "21Т"). На такси вместо цельного переднего дивана ставили два отдельных кресла. Не было в этих модификациях и прикуривателя. Большие круглые часы с надписью в пол-окружности "Сделано в СССР" устанавливались на все версии автомобиля.**

- **1955 год. 3 мая начались государственные испытания трех образцов "Волги" - двух с автоматической трансмиссией и одного с механической. Частью испытаний был пробег Москва-Крым и обратно. Журнал "Огонек" в июле писал: "В нескольких десятках километров от Симферополя, на территории совхоза "Путь к коммунизму", в густой чаще кустарников лежит глинистый заброшенный проселок. Неестественным казалось видеть красивый, рожденный для больших скоростей автомобиль барахтающимся в глубоких колеях хлипкой грязи. Разбрасывая столбы воды, он перескакивает заплывшие канавы, выкарабкивается из засасывающего песка. "Волга" должна пройти там, где проходила "Победа", и испытания показали, что она даже превосходит свою предшественницу по проходимости".**

- **Автомобили были оснащены централизованной системой смазки (ЦСС). При нажатии на специальную педаль жидкое масло поступало из бачка по маслопроводам к 19 точкам смазки передней подвески и в шарниры рулевых тяг. В сельской местности при движении по колее маслопроводы деформировались и часто обрывались. А в городах, на стоянках, "Волги" оставляли в подарок коммунальщикам масляные лужицы - неизбежные последствия прокачки ЦСС. От использования системы отказались в 1959 году в пользу традиционных резиновых втулок и пресс-масленок.**

- 10 октября 1956 года были выпущены первые три производственных образца "ГАЗ-21". На них был установлен расточенный до 2,432 л победовский нижнеклапанный двигатель мощностью 65 л.с. Этот автомобиль известен как "21Б".
- 1957 год. Дети разных народов собрались в Москве на фестиваль. К этому событию была приурочена постанова "ГАЗ-21" на конвейер. Производство ее предшественницы "Победы" продолжалось еще год. На "Волге" первого выпуска облицовка передка была в том же стиле, что и на "Победе" последней серии (1955-1958) - три горизонтальных хромированных бруса. Верхний брус был проложен по капоту, а нижний замыкался по краям указателями поворотов. Композицию венчала пятиконечная звезда.

- **Автолюбитель, особо не различавший модификаций, так и говорил: "Волга" со звездой". Появление этой облицовки на машинах первой серии -- отдельная история. На обязательном показе опытных автомобилей в Кремле оформление передка не понравилось Г.К.Жукову. На завод из Москвы была дана срочная директива: переделать. Переделали. Звезда маршалу не могла не прийтись по душе. В 1958 году, когда полководец попал в опалу, пришла новая директива -- переделать. К тому времени было выпущено около 31 тысячи "Волг" со звездой".**

- **Собственный двигатель автомобиль получил только в 1957 году. Это был верхнеклапанный мотор. Привод распредвала осуществлялся косозубыми текстолитовыми шестернями. Блок цилиндров и головку отливали из алюминиевого сплава. Рубашка охлаждения была с "мокрыми" гильзами. У двигателей современных "Волг" рабочий объем остался таким же, как и у первого, -- 2,445 л. На "ГАЗ-21" и "ГАЗ-21А" он выдавал 70 л. с. при 4000 об./мин. и максимальный крутящий момент 17 кгс при 2200 об./мин. На "Волге" впервые в отечественном автомобилестроении была серийно применена автоматическая трансмиссия. Она представляла собой "спарку" гидротрансформатора и планетарной 3-ступенчатой коробки. Однако в стране была напряженка с качественными маслами и высококвалифицированным сервисом. Мытарства 700 владельцев машин с автоматами привели к тому, что с 1958-го года на "Волги" стали устанавливать только механическую 3-скоростную коробку.**

- А 4-го октября СССР стал первой в мире космической державой.
- 1958 год. В русском языке появился новый демографический термин - "дети фестиваля". А в жаргоне автолюбителей -- понятие, никак не относящееся к ихтиологии: "акулья пасть". Так стали называть новую облицовку радиатора "Волги" с 16 вертикальными отверстиями. Были изменены также передние указатели поворотов и бамперы.

- **В том же году советская автомобильная экспозиция на международной Брюссельской выставке была удостоена "Гран-при". Учитывая, что подобные выставки собирали весь цвет мировой индустрии, а конкурса "Автомобиль года" еще не выдумали, то лучшими автомобилями 1958-го года, по крайней мере в Европе, можно считать "ГАЗ-21" и "ГАЗ-13". В Бельгии "Волгу" окрестили "танком на колесах". В Финляндии и Норвегии -- "танком во фраке". В Англии, где было продано 15 автомобилей (модификация с правым рулем "21П"), о "Волге" говорили как о "рабочей лошади".**

- (Для экспорта в страны с левосторонним движением было выпущено около 100 машин, значительная часть которых ушла в Индонезию). Везде, где она продавалась, машина зарекомендовала себя как исключительно надежная и неприхотливая. Особенно довольны были "Волгой" греческие таксисты. Некоторое замешательство греков по поводу повышенного эксплуатационного расхода топлива Невзоров, специально выписанный из Горького, объяснил манерой езды по Афинам, городу, в котором было все, кроме светофоров.

- Долговечность кузова "Волги" определялась его антикоррозионной защитой, а не количеством железа, как это часто приходится слышать. Толщина листа днища и крыши составляла всего 1,1 мм, а деталей оперения и того меньше - 0,9 мм. Но "черный" кузов помимо промывки и травления подвергался фосфатизации, а затем грунтовался методом погружения. После сушки кузов "окунали" во второй раз и повторно сушили. Загрунтованные поверхности вручную выравнивали. На днище с обеих сторон напыляли противозащумную мастику, которая, по сути, является дополнительным слоем защиты. Особо тщательно промазывали ею швы и колесные ниши. Только после этого кузов окрашивали синтетической эмалью.

- **1959 год. На ГАЗе смена флагмана. Выпуск лимузина "ГАЗ-12" ("ЗиМ") прекращен. "ЗиМ" собирали 10 лет. Несмотря на свою помпезность, он был весьма демократичной машиной - использовался не только "при дворе", но и в качестве "карейты скорой помощи" и такси. Кроме того, гражданин мог приобрести "ЗиМ" за 40 тысяч рублей. Сменившая его "Чайка" ("ГАЗ-13") поставлялась только в спецгаражи, загсы крупных городов и для "Интуриста". На продажу "Чайки" частным владельцам было наложено табу. "Чайку" оснащали автоматической коробкой передач, принципиальная схема которой была опробована на "Волгах" первого выпуска. Три годами позже, в 1962 году, 160-сильный V 8 "Чайки", коробку-автомат и гидроусилитель руля установят на секретную модификацию "Волги" - "ГАЗ-23". Эта машина не будет значиться ни в одном популярном каталоге - эксклюзивным заказчиком "ГАЗ-23" был КГБ. Автомобиль этот был тяжелее базового на 100 с лишним кг, развивал среднюю скорость за 160 км/ч и разгонялся до сотни за 16 секунд (против 34 секунд у "ГАЗ-21Л"). Усилителю тормозов в подкапотном отсеке места не нашлось, и тормозная система осталась без изменений. С 1962 по 1970 год было выпущено 603 "ГАЗ-23".**

- В сентябре 1959-го года Хрущев посетил с официальным визитом США. Американские фермеры предложили генсеку накормить весь Советский Союз. "А мы вам будем поставлять автомобили", - ответил Никита Сергеевич шуткой на шутку. Кто-то из свиты понял это буквально - на ГАЗ полетела депеша. Поползли слухи. Но как бы ни хотели "былинники речистые" приписать ГАЗу партию автомобилей для американского рынка, сам ГАЗ от этой чести открещивается -- тягаться с "брогемами" и "корветами" никто не собирался.

Разгар хрущевской оттепели. Провалившегося советского разведчика - Баниониса ("Мертвый сезон") ждали за приграничной речкой три черные "Волги" и "Ту-104". Синхронный разворот этих "Волг" на мокром шоссе, самолет "Ту-104", магомаевское "по переулкам бродит лето", Гагарин стали символами 60-х.

- **1961 год. Когда Гагарин шел по ковровой дорожке докладывать главе партии и правительства, у него развязался шнурок (сохранилась пленка). Того и гляди -- наступит. Вот и переживаешь за него, как бы не упал. (Если бы упал -- пленка бы не сохранилась). Гагарин благополучно отдал рапорт Хрущеву. В этом году в СССР была проведена денежная реформа. Вознесенский позже напишет "Уберите Ленина с денег!". Цена "Волги" в 1961-ом году составляла 5100 рублей.**
- **1962 год. "Волга" становится автомобилем 60-х. Для этого было достаточно косметических изменений. Сам кузов остался прежним. Но его силуэт утратил тяжеловесность предыдущих модификаций.**

- С бамперов исчезли клыки. Сами бамперы стали более изящными. Хромом теперь покрывали только верхнюю их часть, а нижнюю, фартук, красили в цвет кузова. Передний бампер в плане приобрел клиновидность. В облицовке радиатора вместо 16 широких отверстий появилось 36 узких. На шоферском сленге она называлась "китовый ус". С облицовкой были интегрированы новые габаритные фонари, заходящие на боковину крыла. Задние фонари лишились стального оклада, их вместе с катафотом стали отливать из пластмассы. Новый фонарь освещения номерного знака на багажнике приобрел форму парящей чайки.

- На капот больше не устанавливали продольный молдинг и фигурку оленя, который был причиной серьезных травм при наездах на пешеходов, но чаще сам становился жертвой вандализма. Новая эмблема на капоте была позаимствована у "Чайки". С той лишь разницей, что ее хромированный оклад имел два горизонтальных крылышка. Помпезность прошлых лет сменилась на легкость и стремительность. Автомобиль визуально стал восприниматься как совершенно новый. Изменениям подверглась и передняя подвеска -- вместо рычажных амортизаторов (победовская схема) стали устанавливать телескопические. Подвеска стала жестче. Тканевая обивка потолка была заменена на моющуюся -- из искусственной кожи.

- Базовая модель получила обозначение "21Л" - именно такую угонит Деточкин у Димы Семицветова.

В том же 1962 году модельный ряд пополнился 5-местным универсалом "ГАЗ-22" с разделенной по горизонтали задней дверью. При сложенном заднем диване автомобиль мог перевозить крупногабаритные грузы массой 400 кг. На его базе выпускалась "каре́та скорой помощи" "ГАЗ-22Б". Фургоны не входили в программу завода. Сугубо для внутризаводских нужд, кустарно, в них переделывали универсалы.

Экспортные модификации автомобилей "21М" и "22Г" комплектовались декоративным шильдиком "Волга" на передних крыльях, хромированными облицовкой радиатора, окантовкой лобового и заднего (только "21М") стекол, молдингами на крыльях. Кроме того, в Европе внешнеторговые фирмы вносили свои изменения для местного рынка. По их инициативе с 1960 по 1962-ой годы на "Волги" устанавливали дизельный двигатель Perkins (1,620 л, 43 л. с.). С ним автомобиль мог развивать максимальную скорость 115 км/ч. В 1962 году к "Волге" приспособили дизель Rover (2,286 л, 65 л. с., 120 км/ч), а в 1968 году -- двухлитровый дизель Indenor (68 л. с., 120 км/ч). В качестве опции к последнему можно было заказать 4-скоростную коробку Peugeot .

- Благодаря удачному дизайну "Волга" не выглядела анахронизмом среди европейских машин среднего класса. "ГАЗ-21" начал сдавать позиции на рынках развитых стран лишь в 1966-ом году, после того как "Автоэкспорт" отрапортовал о запуске новой "Волги" ("ГАЗ-24"), которой до серийного производства было еще далеко. А "братским" странам "ГАЗ-21" поставляли еще 4 года.
- "ГАЗ-21" и "ГАЗ-22" имели коэффициент лобового сопротивления C_x 0,42 и 0,415 соответственно.

- **1964 год. В октябре Леонид Ильич подсадил Никиту Сергеевича. С тех пор Брежнев больше никогда не ездил на "Волгах".**
- **1965 год. На "Мосфильме" Рязанов снимает "Берегись автомобиля". Вряд ли сейчас нашелся бы актер, способный так красиво украсть автомобиль. И зрители любили Юрия Деточкина, его трофеи и вальс, в такт которому раскачивалась несущаяся по шоссе "Волга" цвета "беж".**

- Горьковский завод осуществил последнюю модернизацию 21-й модели. В автомобиле были усилены лонжероны, установлены более эффективные отопитель и стеклоочистители. Ступицы передних колес стали оснащаться роликовыми подшипниками взамен шариковых. Базовая модель с 75-сильным двигателем получила индекс "21Р", такси - "21Т", универсал - "22В", "скорая" - "22Д". Топ-моделями стали "21УС" и "21С". Цена самой дорогой экспортной модификации "21С" (85 л.с.) равнялась в 1965 году 6455 руб. Автомобиль с двухцветным кузовом стоил аж на 270 руб. дороже.

- **1967 год. В феврале был изготовлен автомобиль, который мне особенно дорог -- это моя машина, экспортной модификации "21УС". Большие круглые часы с надписью в пол-окружности "Сделано в СССР" до сих пор идут точно. Автомобиль особых хлопот не доставляет. С тех пор как он впервые заехал в наш двор, в округе сгнило невероятное количество машин. А в нем все, кроме карбюратора и электрики, родное. До того как я поставил под капот аккумулятор от "ГАЗ-53", штатный иногда "примерзал" и выручал "кривой стартер" -- хорошая разминка для мышц.**

- **Переключение передач осуществляется рычагом на рулевой колонке через систему двух параллельных кулис. Усилие на рычаге и его перемещения настолько тщательно рассчитаны, что манипулировать скоростями можно одним указательным пальцем, не отрывая кисть от рулевого колеса. Поскольку в коробке синхронизированы только 2-я и 3-я передачи, чтобы тронуться с 1-й, нужно на мгновение поднять рычаг с "нейтралки" на 2-ю и тут же перебросить на себя вниз - на 1-ю. Впрочем, порожний автомобиль легко трогается и со 2-й, а его разгонная динамика на первых пятидесяти метрах дает фору многим современным автомобилям. Чтобы перейти со 2-й на 3-ю, нужно просто скинуть рычаг на нейтраль и еще раз - на 3-ю. А если при этом подгадать обороты в коробке, то можно просто играть пальчиком, не выжимая сцепления.**

1968 год. Выпущена опытная партия "Волг" второго поколения - "ГАЗ-24". Появилось подозрение, что индексация "Волг" напрямую зависит от номера ближайшего съезда КПСС: "21" – 1956-ый год, "22" - 1961-ый, "24" - 1971-ый. Но это простое совпадение. Работа над "24-й" началась еще в 1961-ом году.

- **Переходной модификации со старым кузовом и агрегатами "ГАЗ-24" не было. С 1965 года "21-я" больше не обновлялась.**
- **Последняя "Волга" "ГАЗ-21" сошла с конвейера 15 июля 1970 года. Этот автомобиль модификации "21УС" с номером кузова 334312, окрашенный в антрацитовый цвет, занял место в экспозиции заводского музея. Всего с 1956 по 1970 год было выпущено 638875 автомобилей "ГАЗ-21" и "ГАЗ-22".**
- **И сегодня, спустя 26 лет, когда последняя "21-я" покинула заводской конвейер, всякий околоавтомобильный разговор, что с московским банкиром, что с губернатором, что с питерским митьком в конце концов сводится к одному: "21-я" - исключительно правильная машина". Она пришла в свое время, а покинув конвейер, унесла целую эпоху. Эпоха эта длилась 14 лет.**













Volga

Volga



1/10 Автомобиль

СССР
Москва







Архив gaz21volga.com



Архив gaz21volga.com



Архив газ21volgacar.com









ИСТОЧНИК

- <https://ru.wikipedia.org/wiki/ГАЗ-21>