

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 329 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 54,90 ГРН., 54 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕ



АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 16

СССР
ЛУЧШЕЕ



ГАЗ-24 «ВОЛГА»

ПРЕСТИЖНО, УДОБНО, НАДЕЖНО ★ ВНУТРИ БОЛЬШЕ, ЧЕМ СНАРУЖИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №16, 2014

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

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

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

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

Уважаемые читатели!

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

Для заказа пропущенных номеров

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

www.deagostini.ru,

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 Паблишинг»
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: 329 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: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ), 6 (низ), 7 (лев.), 15 (все):
частная коллекция Максима Шелепенкова;
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;
5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Манягин

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.

Автомобиль ГАЗ-24 «Волга»
любезно предоставлен
Дмитрием Октябрьским
и музеем советских автомобилей
и мотоциклов «Моторы Октября».



Дата выхода в России 25.08.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP



«Волга» в советское время была настоящим барометром амбиций и статуса владельца. Верхом престижа и респектабельности считались машины черного цвета. Они принадлежали людям, достигшим высокого положения в обществе.

С чего начинается «Волга»?

Мировая автомобильная промышленность на рубеже 50–60-х годов, благодаря прогрессу в химии и электронике, сделала большой скачок вперед. Появились новые технические решения, машины стали более скоростными и комфортабельными. Кардинальные изменения претерпела и автомобильная мода — округлые, выпуклые поверхности ушли в прошлое, легковые автомобили стали низкими, с преобладанием прямых стремительных линий и острых граней. На этом фоне ГАЗ-21 «Волга» выглядела основательно устаревшей, поэтому, начиная с 1961 года, на горьковском автозаводе начались работы над новой «Волгой», получившей индекс ГАЗ-24.

Перед конструкторами стояла задача: создать машину того же класса, что и ГАЗ-21, сохранив ее высокие эксплуатационные показатели (проходимость, надежность, приспособленность к трудным дорогам и низким температурам), но повысить максимальную скорость и динамику разгона,

снизить вес и улучшить топливную экономичность.

Многие из этих требований противоречат друг другу. Так, хорошая проходимость требует большого дорожного просвета, а автомобильная мода диктует низкий силуэт кузова. Надежность связана, как правило, с усилением конструкции и, соответственно, с увеличением веса машины. Улучшение динамических качеств влечет повышение, а не снижение расхода топлива. При этом в машину требуется заложить достаточный запас по модернизации, так как ее производство будет продолжаться не один год (как в воду глядели — потомки «двадцатьчетверки» выпускаются до сих пор, спустя сорок лет).

Поэтому машину прорабатывали очень тщательно, ей старались придать оригинальный внешний вид, хоть и не без влияния американского и европейского автопрома. Автомобиль у дизайнеров Леонида Циколенко и Николая Киреева, получился строгим, с небольшим количеством декоративных

деталей, одновременно привлекательным внешне и, самое главное, безошибочно узнаваемым — это «Волга»!

Как шутили тогда сами конструкторы: «Новые автомобили снаружи должны быть меньше, чем внутри». По такому же принципу конструировалась и «Волга». Она стала на 13 сантиметров ниже, чем ГАЗ-21, на 7,5 сантиметров короче, а салон, наоборот, стал просторнее благодаря уменьшению толщины дверей и применению гнутых боковых стекол. Увеличение базы на 10 сантиметров позволило увеличить расстояние между рядами сидений, значительно добавив комфорта задним пассажирам. На ранних «двадцатьчетверках» между раздельными передними сиденьями предусматривался специальный вкладыш, превращавший передние сиденья в широкий диван. В результате рядом с водителем могли сесть два пассажира — машина становилась шестиместной. Но очень быстро от такого нововведения отказались, ссылаясь на то, что два пассажира спереди сильно

Опытный образец ГАЗ-24 «Волга»: испытания на автополигоне в Дмитрове



стесняют водителя, а это влияет на безопасность управления машиной. Передние сиденья новой «Волги» скоро изменили, и они получили возможность индивидуальной регулировки спинки по наклону. Из новинок оборудования кузова можно также отметить специальный вентилятор для обдува заднего стекла — обогревающих нитей в задних стеклах автомобилей тогда еще не применяли. Интересна и новая по тем временам система вентиляции кузова, которая осуществлялась через перфорированную обивку потолка и специальные воздухоотводы на задних стойках кузова (именно они прикрыты хромированными накладками).

2,5 литра. Конструкторы намеревались заменить ее в дальнейшем на абсолютно новую V-образную «шестерку». Вторым вариантом двигателя — V-образная «восьмерка», как на «Чайке»: эти мощные машины предназначались для спецслужб в качестве автомобилей преследования. В отдаленной перспективе предусматривалось разработать еще четырехцилиндровый дизель. Любой из этих моторов вставал в моторный отсек ГАЗ-24 с минимумом переделок, что позволило впоследствии действительно комплектовать «Волги» различными двигателями. Основным двигателем считался новый ЗМЗ-24Д, спроектированный на базе деталей старого мотора «Волги». Он имел

Новая «Волга» выгодно отличалась гидровакуумным усилителем тормозов, действующим от разряжения во впускном коллекторе двигателя, и впервые примененным в практике отечественного автомобилестроения отдельным приводом тормозов на передние и задние тормоза. Позже, в конце 70-х годов, такая конструкция будет обязательной для всех автомобилей в СССР, включая автобусы и грузовики, но первой стала именно двадцать четвертая «Волга». Опытные образцы ГАЗ-24 были готовы в 1966 году. Они испытывались в сравнении с аналогичными зарубежными моделями и успешно выдержали экзамен пробегом более 200 тыс. километров. По результатам

Новую машину проектировали под установку четырех различных моторов

В новом кузове применялось много пластмассовых деталей, что в те годы также было новшеством. Их количество, по сравнению с ГАЗ-21, возросло многократно (всего более 350). Так, из пластмассы сделали кожухи системы отопления, вентилятор системы охлаждения двигателя, прокладки между листами задних рессор, корпуса задних фонарей и многие другие детали, которые ранее изготавливались исключительно из металла.

Пламенный мотор

Новую машину проектировали под установку сразу четырех различных моторов. Прежде всего, подразумевалась стандартная верхнеклапанная «четверка» объемом

усовершенствованный механизм газораспределения, электромфту вентилятора системы охлаждения двигателя, единственный полнопоточный фильтр системы смазки, двухкамерный карбюратор. Коробка передач на новую «Волгу» ставилась четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода и напольным расположением рычага КП (у ГАЗ-21 рычаг располагался на руле). Примененный удлинитель на коробке передач позволил отказаться на ГАЗ-24 от промежуточного карданного вала. Но самое главное, что радовало эксплуатационников и будущих владельцев, на новом автомобиле сократилось количество точек смазки: с тридцати до девяти!

испытаний Государственная комиссия дала положительную оценку новому автомобилю, и с 1968 года началось мелкосерийное производство новой «Волги». В 1970 году производство ГАЗ-24 перевели на главный сборочный конвейер. Остается назвать имена людей, под руководством которых была создана новая и современная машина, на хорошем техническом уровне для начала 70-х годов: главным конструктором завода ГАЗ тогда являлся Александр Дмитриевич Просвирин, а ведущим конструктором по машине был Александр Михайлович Невзоров.

Модернизация

Любой автомобиль — не что-то зафиксированное раз и навсегда, он постоянно меняется, совершенствуется. Не стала исключением и новая «Волга». Суммарное перечисление всех изменений могло бы занять не одну страницу, поэтому остановимся на самых значимых или заметных внешне. С 1972 года из-за низкой надежности пришлось отказаться от электромфты в приводе вентилятора системы охлаждения двигателя, с 1974 года машину стали комплектовать замком руля, совмещенным с замком зажигания, и двухцветными габаритными стояночными огнями на задних стойках крыши. С января 1975 года все машины обрели модернизированную панель приборов, у которой оригинальный, но очень капризный ленточный спидометр уступил место стрелочному. В этом же году внедрили закрытую систему охлаждения двигателя с расширительным



Опытный образец «Волги» с V-образной рядной «шестеркой». Серийно такая машина не выпускалась



Ранние образцы ГАЗ-24 «Волга», изготовленные до 1970 года, можно отличить по наружным зеркалам, установленным на крыльях

бачком, рассчитанную на работу с антифризом (до этого в системе применяли обычную воду, которую при морозах необходимо было сливать). Чуть позже в «Волге» появилась аварийная система световой сигнализации («аварийка»), травмобезопасная рулевая колонка и «кlyки» на бампере.

«Зеленый огонек»

Наибольшим доверием у советских таксистов традиционно пользовались «Волги». Что вполне объяснимо, ведь автомобилю в таксопарке приходится нелегко! В больших городах такси за смену проходит порядка 400 километров. Каждые несколько секунд водитель тормозит или нажимает педаль сцепления, переключает передачи или поворачивает. И это в любую погоду, днем и ночью. В Москве за год автомобиль такси проходил более 115 тысяч киломе-

тров. Такую напряженную эксплуатацию выдержит далеко не всякий автомобиль, а «Волга» выдерживала! Неслучайно как только завод в 1970 году освоил серийный выпуск новой «Волги», значительную часть в его производственной программе сразу заняла модификация такси — ГАЗ-24-01. От базового автомобиля таксомотор отличался, прежде всего, дефорсированным двигателем (80 л. с.), предназначенным для работы на более дешевом бензине А-76, и комплектацией салона: обивка сидений из кожзаменителя, зеленый фонарик у ветрового стекла, таксометр-счетчик пробега и стоимости поездки. С 1978 года на крыше таксомоторов стал устанавливаться специальный опознавательный фонарь оранжевого цвета, а окраску изменили со светло-салатового на лимонно-желтый.



Автомобиль такси ГАЗ-24-01 «Волга»

А в это время...

1971 год



29 июня произошла самая крупная в истории советской космонавтики катастрофа: космический корабль «Союз-11», возвращаясь на Землю, разгерметизировался. Весь экипаж (слева направо) в составе инженера-испытателя Виктора Пацаева, бортинженера Владимира Попова и командира корабля Георгия Добровольского погиб.

1974 год



*Солнце в небе светит мудро,
Молодеет древний край.
от Байкала до Амура
Мы проложим магистраль.*

В СССР начинается строительство Байкало-Амурской магистрали. Стройкой века называли БАМ газеты. Тысячи романтиков-добровольцев подавали заявления с просьбой отправить их на строительство. Однако ни энтузиазм первопроходцев, ни пропаганда не помогли реализоваться очередному грандиозному утопическому проекту: сегодня движение по трассе практически полностью заморожено по причине экономической нерентабельности БАМа.
На фото: москвичи обживают тайгу.

«Служебный роман»

Комедия Э. Рязанова и Э. Бразинского, по сей день любимая миллионами зрителей, вышла на экраны в 1976 году. Самая престижная машина 70-х, двадцать четвертая «Волга», не могла не появиться в поистине культовом фильме тех лет, причем не только в уличных кадрах. Персональным авто, разумеется, обладает антигерой — простой советский человек мог только мечтать о такой роскоши. Интересная деталь: в самом начале фильма Самохвалов приезжая на работу на серой «Волге», закрывает дверь ключом. При этом стекло на двери опущено наполовину. Вероятно, об узонах в эпоху развитого социализма не думал никто.



Машина легенды

Мастерством легенды мирового футбола, советского вратаря Льва Яшина, восхищался весь мир. СМИ разных стран называли его «Черной пантерой» за удивительную гибкость, подвижность и всегда черную вратарскую форму; «Черным осьминогом» — за умение поймать самый, казалось бы, безнадежно-голевой мяч.

В 1963 году Лев Яшин играл за сборную команду мира в матче, посвященном столетию футбола, на стадионе «Уэмбли» в Лондоне. В этом же году он, единственный вратарь, получил приз лучшего футболиста Европы «Золотой мяч». Всего за время, проведенное на футбольном поле, Яшин отразил примерно 150 пенальти — намного больше, чем любой другой вратарь в мире.

Великий голкипер был к тому же заядлым автолюбителем, владельцем двадцать четвертой «Волги». Яшин купил ее в 1976 году. На машине сохранены оригинальные номера. Интересный факт: именно за рулем этой машины Лев Иванович был впервые и единственный раз в своей жизни оштрафован сотрудником ГАИ. На фото сверху: «Волга» Льва Яшина.

Дальние родственники



Ford Falcon Standart

Американский компактный автомобиль «Форд Фэлкон» во многом послужил образцом для внешнего подражания. Пытливый взгляд обязательно отметит у «Форда» и «Волги» полную идентичность проема ветрового стекла и схожую форму крыши. Ручки дверей у «Форда» были позаимствованы почти без изменений, а замечательная идея с черными точками в центре колесных колпаков — творчески переработана применительно к общему стайлингу нашей «Волги».

Цены

Появившаяся в 1970 году двадцать четвертая «Волга» стоила 9 100 рублей — при средней официальной месячной зарплате в 130 рублей! В свободную продажу новая «Волга» поступала в очень ограниченных количествах, купить ее можно было только по специальным разрешениям или



Alfa Romeo 2600 Berlina DeLux

Этот автомобиль с советскими номерами «Проба» неслучайно припарковался на площади Воровского в Москве. Здесь находилось здание Министерства автомобильной промышленности СССР, где принимались все глобальные вопросы по отечественным автомобилям. А красавица «Альфа» была приобретена для всестороннего изучения на горьковском автозаводе и сравнительных испытаний с опытными образцами новой «Волги».

на валютные сертификаты после работы за границей. Неудивительно, что стоимость автомобиля на «черном рынке» обычно превышала номинальную в два-три раза. При этом «Волги» все равно находили хозяев, настолько было велико желание обладать современной и престижной машиной.

Древний герб Нижнего Новгорода — бегущий олень на червленом поле — лег в основу заводского знака ГАЗа. Впервые в таком виде он появился в 1950 году на ЗИМ-12, и до сих пор используется на всех автомобилях Горьковского автозавода.



1975 год

В январе выпущен первый компьютер «Альтаир-8800», с которого начинается отсчет эра персональных компьютеров. В этом же году будущие основатели компании Microsoft Пол Аллен и Билл Гейтс разработали интерпретатор языка «Бейсик» (BASIC — Beginner's All-Purpose Symbolic Instruction Code).

1984 год



31 октября своими охранниками убита премьер-министр Индии Индира Ганди. Вопреки распространенному мнению, Индира не была родственницей великого философа и государственного деятеля Мохандоса Карамчанда (Махатмы) Ганди. Однако это обстоятельство не помешало ей занять высокий государственный пост под лозунгом борьбы с бедностью. Индира Ганди — вторая в мире женщина, занявшая пост премьер-министра.

1987 год



19-летний пилот из ФРГ Матиас Руст пересек воздушную границу СССР и 28 мая посадил свой самолет на Красной площади в Москве. Мотив его поступка так и остался загадкой для всех, но сразу после посадки Руст был арестован и провел в заключении больше года, до 3 августа 1988-го. На фото: судебный процесс по делу М. Руста.



ГАЗ-24 «ВОЛГА»



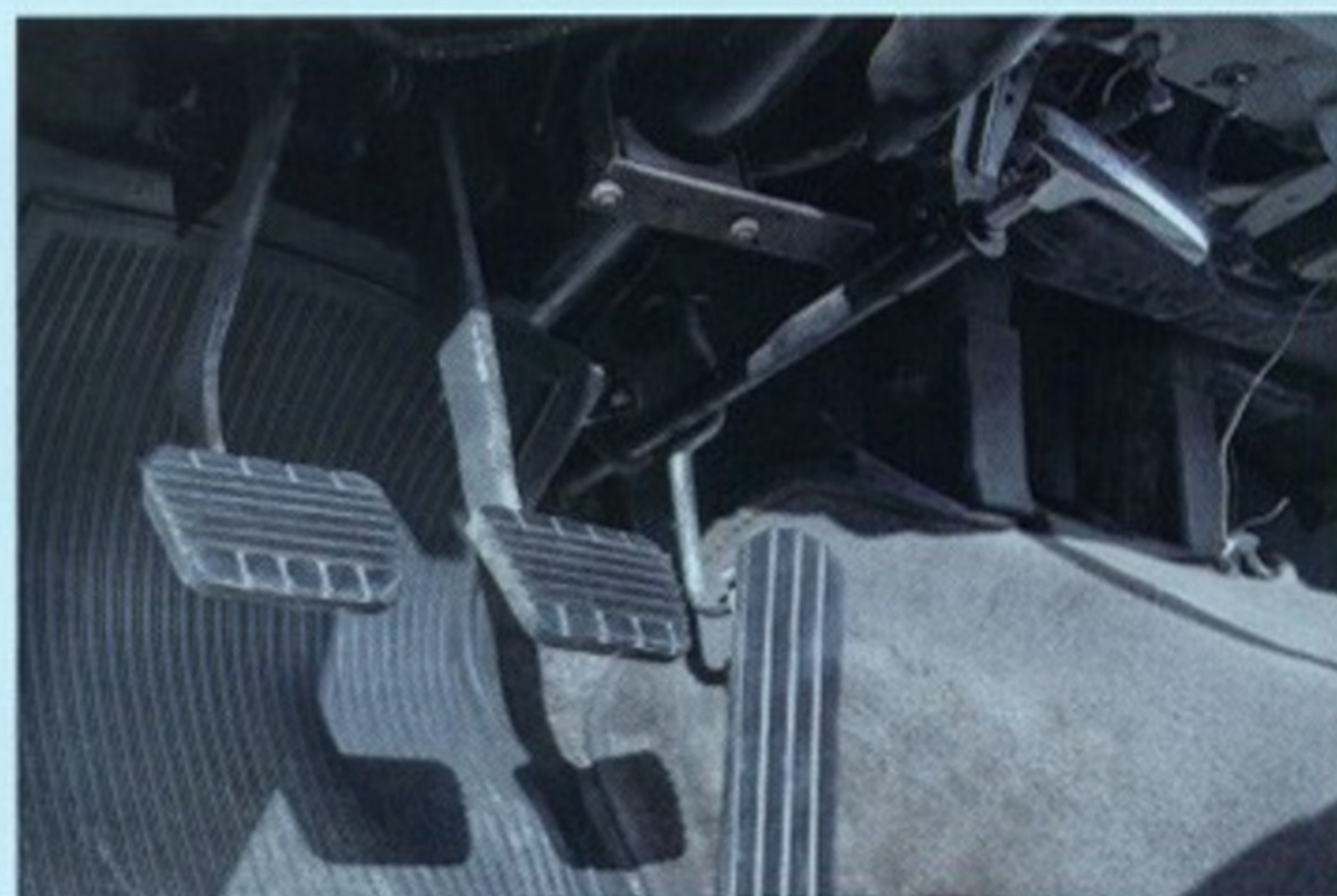


❶ Белая Волга — мечта 70-х годов!

❷ Панель приборов со стрелочным спидометром «Волги» обрели с 1975 года. До этого на машину ставился весьма оригинальный спидометр «ленточного» типа

❸ Несмотря на общую достаточно современную конструкцию органов управления, возраст ГАЗ-24 выдает рычаг ручного тормоза в виде «кочерги» под панелью приборов

❹ Удобный, легко открывающийся замок на крышке багажника появился на «Волге» в середине 70-х годов, и больше всех порадовал таксистов





❶ Салонное зеркало заднего вида с переключением на ночной режим было на «Волге» с самого начала

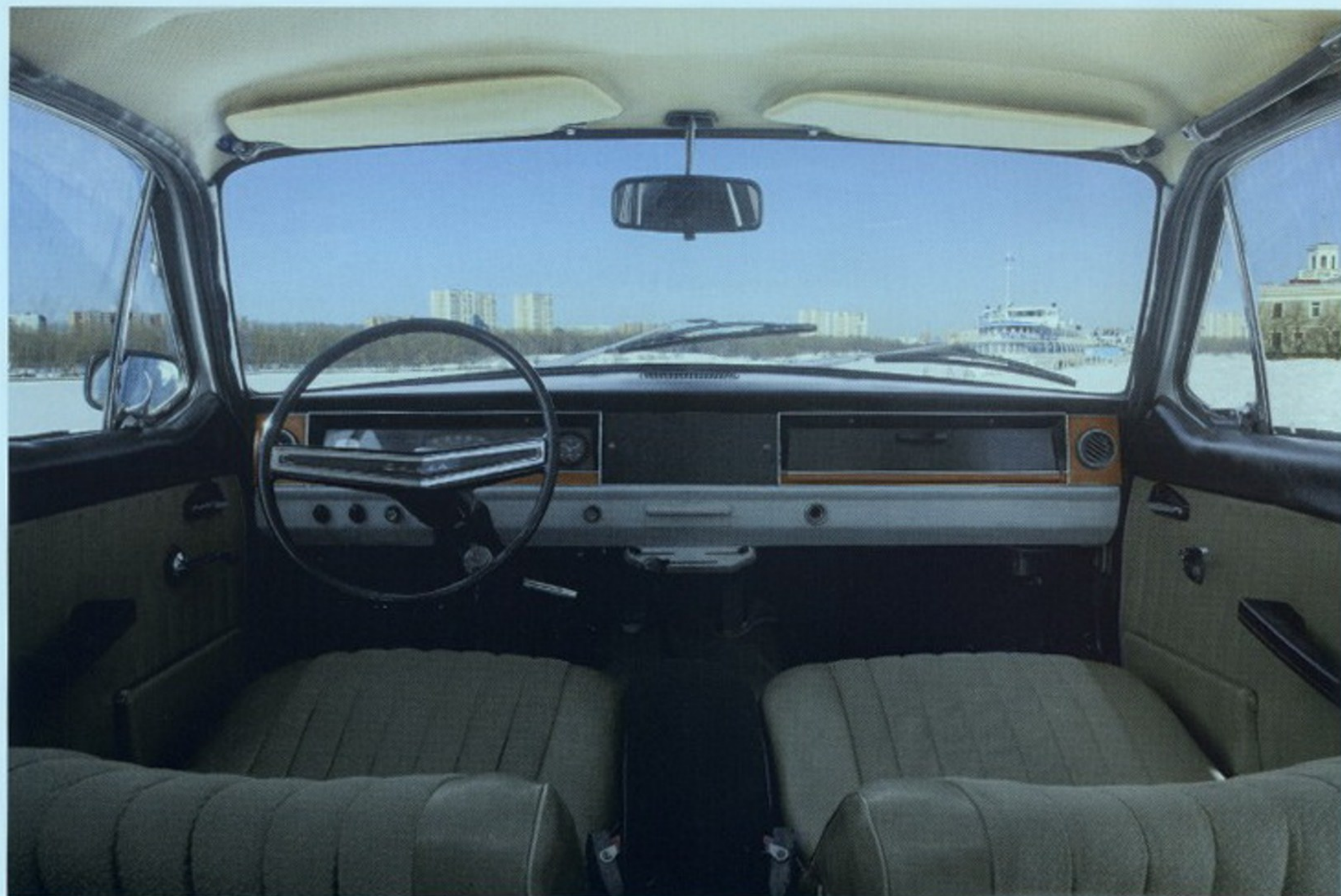
❷ Хромированная решетка радиатора с частыми прорезями на 24-ой «Волге» практически повторяла рисунок решетки на предыдущей 21-ой модели, демонстрируя преемственность поколений

❸ Запирающийся лючок бензобака — важное дополнение к безопасности автомобиля, особенно частного. Слив бензина и тогда был не редкостью

❹ Дверные ручки «с кнопками» устанавливались до 1984 года

❺ Задние фонари на «Волге» полностью пластмассовые — новшество того времени





- ❶ Панель приборов строга и лаконична, но в этом ее прелесть и неповторимость
- ❷ Широкий подлокотник, откидываемый из спинки заднего дивана, добавлял комфорта пассажирам заднего сидения
- ❸ Хромированная накладка с габаритным стояночным фонариком на задней стойке крыши закрывала дефлекторы системы вентиляции салона
- ❹ Багажник у «Волги» не просто большой, а очень большой! Это неоспоримое достоинство автомобиля





- ❶ Капот у «Волги» всегда навешивался на задних петлях, хотя тогда в моде были капоты с передней навеской
- ❷ Газовых упоров в начале 70-х годов еще не применяли, поэтому для надежного удержания капота в открытом положении установили такие сложные петли с фиксаторами и пружинами
- ❸ На новой «Волге» вместо двух масляных фильтров грубой и тонкой очистки поставили единый полнопоточный
- ❹ В моторный отсек «Волги» планировалось ставить двигатели различной конструкции, объема и мощности, но почти всем машинам достался только бензиновый четырехцилиндровый мотор
- ❺ Учитывая качество отечественного бензина, на ГАЗ-24 штатно предусмотрели топливный фильтр тонкой очистки



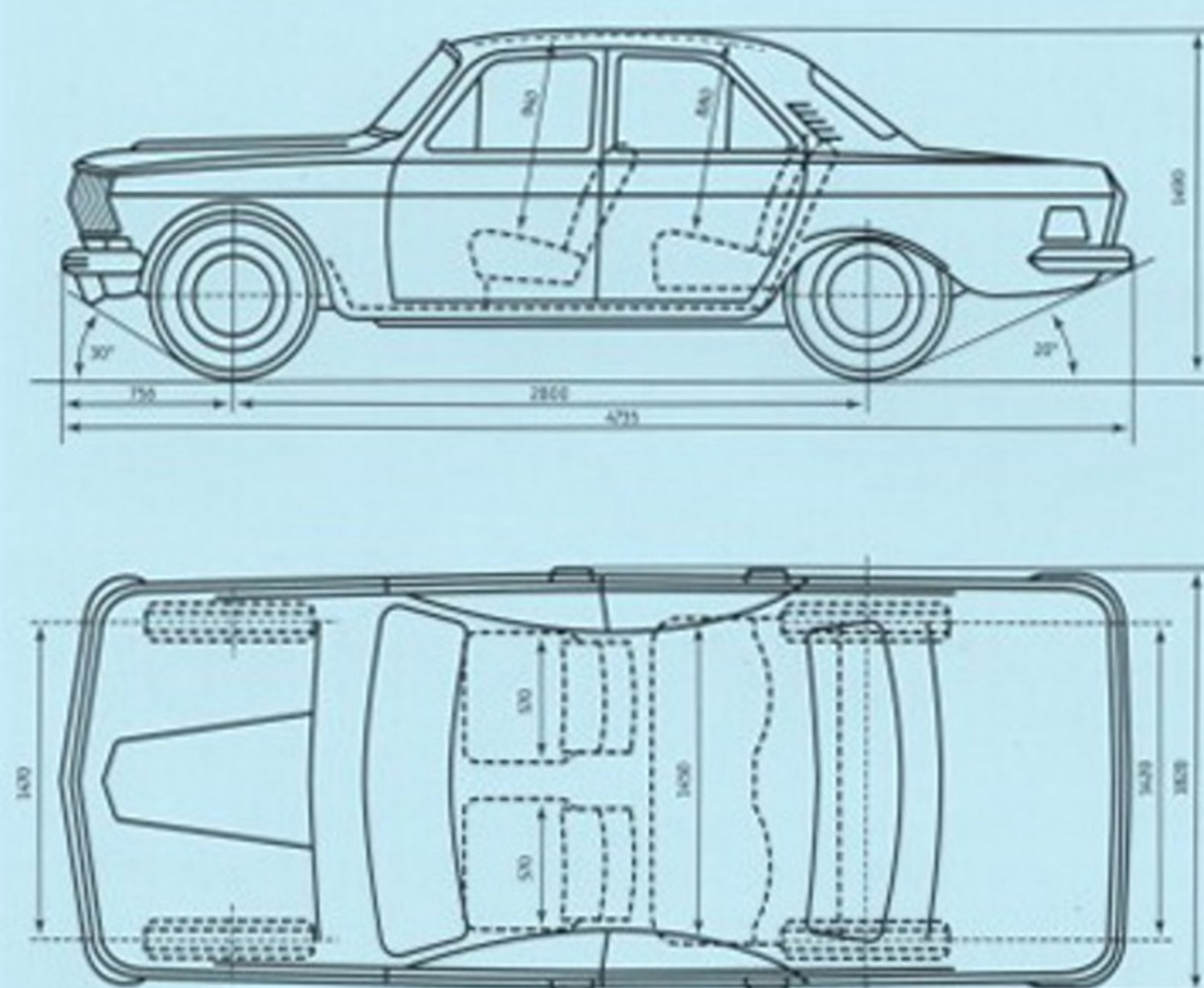


Схема автомобиля ГАЗ-24 «Волга»

Техническая характеристика ГАЗ-24 «Волга» (образца 1970 года)

Число мест	5-6
Максимальная скорость	145 км/час
Время разгона до 100 км/ч	22 сек
Расход топлива при скорости 30-50 км/час	8 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60
Генератор	Г-250-Н1
Реле-регулятор	РР-350
Стартер	СТ-230-Б
Прерыватель-распределитель	Р-119-Б
Свечи зажигания	A17B
Размер шин	7,35-14

Масса:

снаряженная	1420 кг
полная, в том числе:	1820 кг
на переднюю ось	870 кг
на заднюю ось	950 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	190 мм
под задней осью	174 мм

Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	5,6 м
внешний — по наиболее выступающей части	6 м

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное отношение 19,1

Подвеска передняя:

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

Подвеска задняя:

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза:

рабочий — барабанный с автоматической регулировкой, с гидравлическим отдельным приводом, усилитель гидровакуумный
стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Сцепление:

однодисковое, сухое

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа:

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

Главная передача и ее передаточные числа:

одинарная, гипоидная с передаточным числом — 4,1

Двигатель:

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

Диаметр цилиндра	92 мм
Ход поршня	92 мм
Литраж двигателя	2445 см ³
Степень сжатия	8,2
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3

Карбюратор:

К-126Г

Максимальная мощность:

98 л. с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент:

19,2 кгс. м при 2200-2400 об/мин

Небольшие установочные партии новой «Волги» выпускались с 1968 года, массовое производство ГАЗ-24 «Волга» началось 15 июля 1970 года, когда она полностью заменила на конвейере предшественницу, двадцать первую «Волгу». А год спустя, 31 июля 1971 года, с конвейера сошел уже 50-тысячный автомобиль ГАЗ-24. Значительной модернизации «Волга» подверглась только в 1984 году, когда изменения на машине затронули практически все системы: двигатель, трансмиссию, тормозную систему, колеса и шины, электрооборудование. Изменился интерьер (новые сиденья, панель приборов) и внешний вид машины (наружные ручки дверей лишились «кнопок», а решетка радиатора стала пластмассовой). Такой машине присвоили индекс ГАЗ-24-10 «Волга», и выпускалась она до 1992 года. Всего с 1968 по 1992 год изготовлено 1 481 561 экземпляров «Волги» второго поколения, включая все модификации.



ГАЗ-24 фэзтон

Парадный фэзтон на базе ГАЗ-24 «Волга» использовался Министерством Обороны на праздничных смотрах в некоторых военных округах. В небольших количествах эти машины изготавливали в Бронницах на 38-ом опытном заводе МО. Вопреки распространенному мнению, такому автомобилю не просто срезали крышу, но и значительно усиливали основание кузова, практически заново разработав силовую схему кузова.



ГАЗ-24 пикап

Сам Горьковский автозавод пикапов на базе ГАЗ-24 не делал, но существовало несколько авторемонтных заводов, которые, помимо капитального ремонта «Волги», занимались изготовлением фургонов и пикапов на их базе. Самыми крупными предприятиями являлись «Чебоксарский авторемонтный завод» и «Рижский опытно-механический завод», где изготовление грузовых модификаций ГАЗ-24 «Волга» было поставлено на поток.



ГАЗ-24-95 «Волга»

Небольшую партию из пяти полноприводных автомобилей на базе «Волги» построили в 1974 году на самом Горьковском автозаводе. Все агрегаты, за исключением раздаточной коробки, взятой от УАЗа, у машины оригинальные. Заказчиком автомобилей являлось Минобороны, но судьба машин сложилась по-разному, например один такой автомобиль принадлежал охотничьему хозяйству «Завидово», куда любил заезжать Л. И. Брежнев.



ГАЗ-24-76 «Волга»

Экспортный вариант производился с 1970 года в кооперации с бельгийским импортером советских автомобилей, компанией *Scaldia-Volga*. В Бельгию из СССР поступали готовые машины, на которые там устанавливались французский дизельный двигатель *Peugeot* (2,1 л, 62 л. с.) и проводились другие работы по повышению комфорта автомобилей. Экспортное наименование модели: *Volga M24D*.



ГАЗ-24-02 «Волга»

Модификация с кузовом универсал изготавливалась с 1972 года. В отличие от седана, у нее три ряда сидений и, соответственно, 7 пассажирских мест. Правда, разместиться на раскладывающемся из пола двухместном заднем диванчике с удобством трудно, поэтому на практике этими дополнительными местами пользовались редко.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«МОСКВИЧ-400-422»

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X 00016