

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР
И СОЦСТРАН

№ 270

Форум о
журнальных...

nasekomiie.ru



ГАЗ-31105 «ВОЛГА»

ПОСЛЕДНЯЯ МАССОВАЯ МОДЕЛЬ «ВОЛГИ»
ОСТОРОЖНО, УБЫТКИ!
РАЦИОНАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №270, 2020

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, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен 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 дистрибьютор 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: 12,50 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: 5000 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: ООО «Тайга Групп»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9:

© Rapocapture.com; стр. 16: ООО «Идея Центр»;

стр. 3–7, 10 (низ), 11, 13–15: частная коллекция

Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, 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): 13.12.2019

Дата выхода в России 07.01.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



DEAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

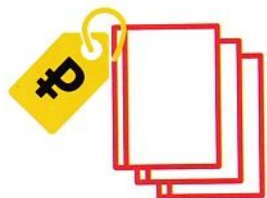
ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

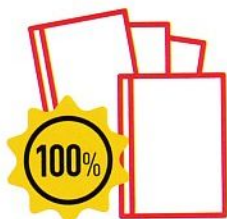
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

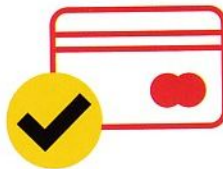
ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ ОПЛАТА



ДОСТАВКА ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-00-00

Этому автомобилю, выпускавшемуся «Группой ГАЗ» в первое десятилетие XXI века, суждено было стать последней массовой моделью «Волги». Она появилась как компромисс взамен совсем грузого автомобиля.

Яркий дебют

В 90-х годах ОАО «ГАЗ» было на подъеме. Малотоннажные автомобили семейства «Газель» принесли Горьковскому автозаводу коммерческий успех и средства, необходимые для дальнейшего развития. Объемы производства легковых автомобилей «Волга» резко выросли по сравнению с восьмидесятыми годами — спрос на эту машину оказался огромным. Завод вполне мог позволить себе провести полный цикл опытно-конструкторских работ над «Волгой» нового поколения. Из нескольких вариантов реальный шанс встать на конвейер был у модели ГАЗ-3111, перспективного автомобиля, сохранявшего традиционную классическую компоновку.

Яркий дебют ГАЗ-3111 состоялся в августе 1998 года в Москве на автосалоне *MIMS-98*, проходившем в выставочном центре на Красной Пресне. Автомобиль темно-красного цвета представлял собой макет с кузовом из стеклопластика, изготовленным американской фирмой *Venture*

по электронной модели, разработанной на ГАЗе и присланной в Детройт из Нижнего Новгорода. Внешне макет невозможно было отличить от настоящего автомобиля, более того — он ездил своим ходом, так как был построен с использованием полов кузова и агрегатов серийной «Волги» ГАЗ-3110. С главной задачей макет справился. Необходимо было узнать реакцию публики на смелую внешнюю форму, предложенную художниками-конструкторами Сергеем Плотниковым и Игорем Безродных. Реакция оказалась положительной, а порой даже восторженной. В облике ГАЗ-3111 даже отдаленно не угадывалось никаких прямых заимствований от иномарок. Зато целый букет дизайнерских решений перекликался с прежними моделями завода: задние фонари и хромированные окантовки в стиле ГАЗ-21, «дутый» выступ на задней двери, напоминавший ГАЗ-12, поясное ребро жесткости в духе ГАЗ-24, облицовка, похожая на ГАЗ-3110. А в целом — стремительный, динамичный силуэт, скрывавший боль-

шие габариты кузова. Этот темно-красный выставочный макет был сохранен в Музее истории и трудовой славы ГАЗа, и сегодня именно он представляет модель ГАЗ-3111. Казалось, руководство ГАЗа полно решимости встретить XXI век с новой «Волгой» на конвейере. На заводе установили часы, в обратном порядке отсчитывавшие время, оставшееся до начала выпуска ГАЗ-3111, которое планировалось на 25 декабря 1999 года. С опозданием на три дня (28 декабря) состоялся митинг, перерезали ленточку, с конвейера съехали три автомобиля — и на этом все закончилось. За 2000 год удалось передать в сбыт всего 53 товарных ГАЗ-3111, причем первая из этих машин увидела свет только в июле. Запланировать начало выпуска новой модели, но не уложиться в срок, освоить автомобиль на несколько месяцев или на год позже — что здесь страшного? Но обстоятельства складывались так, что и небольшое опоздание могло оказаться роковым. В 2000 году ГАЗ приобрел холдинг «Русский алюминий».



Легковой автомобиль ГАЗ-3111 «Волга» выпуска 2003–2007 годов



Макет автомобиля ГАЗ-3111 «Волга» на московском автосалоне MIMS-98 (1998 год)

Новые собственники предприятия смотрели на состояние и перспективы развития завода совсем иначе, чем прежние руководители автомобильной промышленности. Для них не существовало ни типажа, ни технических заданий, ни производственных возможностей. Их интересовало исключительно извлечение прибыли любыми способами.

Негонижимая цена

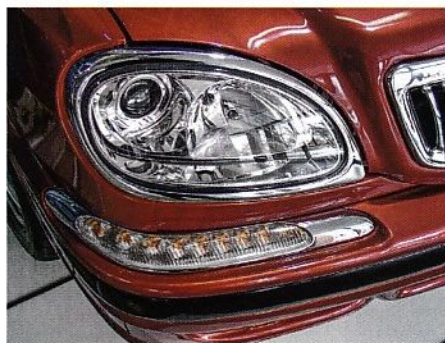
Новый автомобиль в процессе освоения производства первое время неизбежно приносит производителю убытки — не отработаны процессы изготовления и сборки, применяются временные обходные технологии, новые машины иногда приходится продавать ниже себестоимости изготовле-

ния. Только со временем, когда осваивается и отрабатывается весь производственный процесс, разворачивается массовый выпуск, себестоимость автомобиля снижается, он сначала «выходит в ноль» и только потом начинает приносить прибыль, причем не сразу получается планируемая норма прибыли в процентах. Розничная цена новинки тоже снижается постепенно, пока не достигнет того уровня, какой способен принять рынок. В данном случае у ГАЗа был в активе отличный резерв: прибыль от производства «Газелей» и «Соболей» с запасом покрывала любые временные убытки от начальных этапов производства ГАЗ-3111.

Новые владельцы ГАЗа посмотрели на ситуацию с новой «Волгой» односторонне. Продукция не приносит прибыли? Она убыточна? Значит ее не нужно выпускать совсем! И никого не интересует, что «убыточное» изделие — единственная перспектива развития целого направления на заводе по производству легковых автомобилей. Причем производства налаженного, имеющего 70-летние традиции. Для начала на ГАЗ-3111 установили такую цену, чтобы эти неизбежно дорогие машины из первых промышленных партий не приносили убытков. Цена получилась недопустимой — 14–15 тыс. долл. США. Спроса на такую «Волгу», конечно же, не было. Ситуацию мог спасти крупный госзаказ на служебный транспорт для федеральных и муници-



Автомобиль ГАЗ-3111 «Волга», выпущенный малой серией



Фонарь указателя поворота от ГАЗ-3111, установленный на опытный образец ГАЗ-31105

пальных органов власти, МВД и МЧС, но и этот ресурс никто не использовал. Только 342 товарных экз. ГАЗ-3111 прошло через отдел сбыта в 2001 году. У собственника лопнуло терпение, и на следующий год производство приостановили, выпустив последние 20 машин. Перспективная модель «Волги» умерла, так и не став массовой.

Жест отчаяния

Но некоторые оригинальные комплектующие для ГАЗ-3111 — например фары, рулевые колеса — были уже освоены. В качестве настоящего «жеста отчаяния» их попробовали установить на существующую «Волгу» ГАЗ-3110. Так конструкторское бюро (КБ) легковых автомобилей решилось на рестайлинг традиционной модели «Волги». В августе 2003 года на Московском автосалоне был представлен обновленный



Опытный образец ГАЗ-31105

автомобиль ГАЗ-31105. Его легко было сразу узнать по овальным фарам от ГАЗ-3111. У опытных машин, продемонстрированных на выставках, как у «одиннадцатой» модели, фонари указателя поворота устанавливались отдельно от фар на бампере. В массовое производство с осени того же 2003 года пошел более простой вариант, у которого оранжевая лампочка указателя поворота была вмонтирована непосред-

ственно в фару. Существовало два варианта расположения этой лампочки — возле облицовки радиатора или со стороны боковины автомобиля. Капот открывался вместе с облицовкой, которую в исходном варианте сделали с тонкими вертикальными прорезями в стиле облицовок прежних моделей «Волги». За 2003 год обновленные «Волги» разошлись небольшим тиражом из 197 товарных автомобилей. Но с января



ГАЗ-31105 в заводском автосалоне ГАЗ в Нижнем Новгороде

следующего года ГАЗ-31105 становится основной моделью завода, а в марте начались его продажи. Всего за 2004 год передано в сбыт 52 959 седанов с овальными фарами из 69 975 товарных легковых автомобилей ГАЗ этого года выпуска. Остальные 17 016 автомобилей — это были еще не снятые окончательно с производства ГАЗ-3110, немногочисленные ГАЗ-3102, а также универсалы ГАЗ-310222 и медицинские ГАЗ-310223.

ГАЗ-31105 некоторое время выпускали параллельно с прежним ГАЗ-3110. Универсалы и машины медицинской службы остались без модернизированного передка, на них применялась старая система головного света и даже «тонкие» черные бамперы, как у ГАЗ-3110 выпуска 90-х годов. Но новые двигатели и агрегаты шасси внедряли на универсалах одновременно с седанами. Такие устройства, как гидроусилитель руля, пятиступенчатая коробка передач, бесшкворневая передняя подвеска уже были опробованы на некоторых комплектациях ГАЗ-3110. На модернизированной «Волге» они вошли в базовую комплектацию. Кроме того, в рессорную заднюю подвеску добавили стабилизатор поперечной устойчивости, уже несколько лет применявшийся на автомобилях «Соболь». Это повысило устойчивость «Волги» в поворотах.

Четыре десятка модификаций

Поначалу ГАЗ-31105 отводилась роль переходной модели к автомобилю следующей серии ГАЗ-31107 с рычажно-пружинной задней подвеской и измененным задком кузова. Но этот проект собственники завода сочли слишком дорогим, и на пять лет ГАЗ-31105 превратился в основную легковую модель. У нее было более 35 комплектаций, отличавшихся моделью двигателя, наличием или отсутствием некоторых устройств, повышающих комфорт. Они обозначались трехзначной «добавкой» к индексу. Интересно, что на первых выпусках ГАЗ-31105 еще применяли старые двигатели семейства ЗМЗ-402. Обычный седан с таким мотором назывался ГАЗ-31105-411, а автомобиль-такси — ГАЗ-31105-416. У этих автомобилей по старинке отсутствовал гидроусилитель. Кроме того, его не ставили на таксомоторы с двигателями семейства ЗМЗ-406, носившими приставки к индексу «115» и «116», и даже на такси с мотором Chrysler и номером «516». Учитывалось, что таксомоторные фирмы готовы сэкономить на облегчении труда водителя. Что касается двигателей ЗМЗ-402, то снять их с произ-



Опытный образец модификации автомобиля ГАЗ-31105, предназначенной для водителей-инвалидов

водства вынудило введение экологических норм Euro в 2005 году. Казалось, новая серия заводских двигателей станет для обновленной «Волги» основной. Существовало не менее 17 комплектаций ГАЗ-31105 с 2,3-литровыми моторами семейства ЗМЗ-406, минимум две модификации (приставки к индексу «901» и «981») с 2,5-литровым мотором ЗМЗ-405 и одна (индекс «500»), оснащенная двигателем ЗМЗ-4064.10 с турбонаддувом. Заволжский двигатель с двумя распределительными валами в головке цилиндров, гидрокомпенсаторами зазоров клапанов, прочным чугунным блоком цилиндров к 2003 году уже был полностью отработан с точки зрения технологии производства, избавлен от проблем, характерных для

первых промышленных партий, и обеспечен любыми запасными частями. Его мощность и современную конструкцию к тому времени высоко оценили владельцы многочисленных «Волг», «Газелей» и «Соболей». Выпущенные в XXI веке «Волги» с двигателями ЗМЗ-406 уверенно преодолевали пробег минимум по 250–300 тыс. км без серьезного вмешательства ремонтников — двигателю нужно было только своевременно проходить плановое техобслуживание.

Иномарка нас спасет?

Передел собственности начала XXI века сыграл злую шутку и с заводами, производившими автомобили и основные двигатели для них: они оказались в руках разных владельцев. ГАЗ достался «Русскому алюминию»,



«Инвалидная» модификация ГАЗ-31105 (вид сзади)



GAZ-31105 с номерами Министерства обороны



GAZ-31105 с облицовкой образца 2007–2008 годов

а Заволжский моторный завод (ЗМЗ) — группе «Северсталь-авто». Конечно, заволжские силовые агрегаты еще несколько лет массово поступали на нижегородский конвейер. Но отношения между собственниками предприятий уже не были гладкими и стабильными. Собственник ЗМЗ мог в любой момент повысить цену на моторы, сократить поставки на ГАЗ, что привело бы к дополнительным проблемам с производством и сбытом легковых и малотоннажных машин в непростое время и на насыщенном иномарками российском рынке. В активе у самого ГАЗа был только дизель ГАЗ-560, выпускавшийся по лицензии австрийской компании *Steyr*. Три варианта ГАЗ-31105 с приставками «600», «601» и «651» оснащали таким двигателем. Но он не мог не оказаться «нишевым» товаром. Не все потребители «Волг» были готовы

перейти на дизель. Многих отпугивала экзотическая конструкция с несъемной го-

ловкой цилиндров. Цена дизельной «Волги» тоже не получилась демократичной. Нельзя было делать ставку на массовое внедрение дизеля ГАЗ-560.

Выходом мог стать только бензиновый двигатель от иномарки, дешевый и близкий по характеристикам к ЗМЗ-406 — и такой мотор быстро нашелся. В середине «нулевых» годов «Группа ГАЗ», выросшая из автомобильного отделения «Русского алюминия», решила купить у концерна *Daimler-Chrysler* оснастку для выпуска снимаемого с производства в США седана *Chrysler-Sebring* (в виде серийной модели ГАЗ он увидел свет под маркой *Volga-Siber*). Это был переднеприводной автомобиль с поперечным расположением силового агрегата. По принятым в СССР 80-х годов стандартам он относился к первой группе среднего класса. Привычная «Волга» по тем же нормам относилась к более высокой второй группе среднего класса. Первая группа, согласно советскому типу, считалась незанятой нишей — отечественного автомобиля такой размерности просто не существовало. Один из двигателей, применявшихся на *Chrysler Sebring* (бензиновый, 2,4-литровый), решили приспособить к «Волге» ГАЗ-31105. Это было вынужденное, но рациональное решение. Если поставки моторов ЗМЗ на нижегородский конвейер могли приостановиться в любой момент, то *Chrysler* соглашался продать ГАЗу любое необходимое количество двигателей с гарантией бесперебойной поставки. Такие моторы выпускал завод концерна *Daimler-Chrysler*, находящийся в Мексике. Они были разработаны совместно компаниями *Chrysler* и *Mitsubishi*, их выпускали с середины 90-х годов.

Продолжение на стр. 10



GAZ-31105 на службе в военизированных горноспасательных частях (ВГСЧ)



ГАЗ-31105 «ВОЛГА»





Нельзя сказать, что двигатель *Chrysler* встал под капот «Волги» совсем безболезненно. Пришлось не только разрабатывать оригинальные опоры, но и модернизировать балку передней подвески. Частично потребовалось удалить усилитель капота. Понадоби-

лась новая система выпуска отработанных газов. Визуально «Волгу» с двигателем *Chrysler* можно было отличить по двум приметам. Прежде всего, у нее был необычно большой «бочонок» глушителя и слегка повернутая вправо выхлопная труба. Заглянув

в салон такой машины, можно было заметить необычно короткий рычаг переключения передач, расположенный не поблизости от приборной панели, как у автомобилей с отечественными двигателями, а почти между передними сиденьями. Машины с мекси-



ГАЗ-31105 в исполнении «такси»

канскими двигателями пошли с конвейера ГАЗа в ноябре 2005 года и существовали в десяти разных комплектациях. Двигатель *Chrysler*, как и ЗМЗ-406, оснащался двумя распределительными валами в головке цилиндров и шестнадцатью клапанами. Но в отличие от ЗМЗ-406, он был длинноходным — при диаметре цилиндра 87,5 мм ход поршня составлял 101 мм. Двигатель развивал 137 л.с. Если у ЗМЗ-406 распределительные валы приводились «неубиваемой» цепью, то у *Chrysler* привод был ремненным, и владельцы «Волг» впервые в истории этой марки узнали, что такое периодическая замена ремня ГРМ. Масса импортного двигателя была немного меньше, чем у заводского — 179 против 187 кг, он уверенно, без модернизации вписывался в экологические нормы *Euro 3*.

званы ликвидировать резонансные явления в трансмиссии, что должно было повысить уровень комфорта для водителя и пассажиров. С целью защиты от вибраций на моторе *Chrysler* также применялся «двухмассовый» маховик со встроенным мощным демпфером крутильных колебаний, способным снизить до минимума колебания и «рывки» в трансмиссии.

В конце «нулевых» годов «Волги» еще активно закупали государственные структуры для своих автобаз. Например, «Волги» работали в качестве служебных машин на автобазе Российской академии наук (РАН) в Москве на улице Вавилова. Туда поступали автомобили с обоими типами двигателей — ЗМЗ-406 и *Chrysler*. Одним и тем же водителям приходилось работать одновременно на автомобилях с заводскими-

и гибко. Совершенно иная картина выходила у машин с моторами *Chrysler*: по оценкам опытных водителей, этот мотор был изначально отрегулирован под автоматическую коробку передач. В сочетании с механической коробкой и характерным передаточным числом 4,22 главной передачи «Волги» мексиканский двигатель работал резковато, постоянно «дергая» автомобиль, все время ощущалась жесткость включения передач. У автомобилей с двигателями *Chrysler* чаще приходилось заменять сцепление и ремонтировать другие узлы трансмиссии.

«Незаметное» обновление

Последний и окончательный рестайлинг «Волги» последовал в 2007 году. Внешне новые автомобили отличались облицовкой радиатора. Ее выполнили в стиле совре-

Экономический кризис, разразившийся в 2008 году, окончательно подорвал производство автомобилей «Волга»

Для снижения нагрузки, шума и вибраций двигатель оснащался уравнивающими валами. Они снижали вибрации кривошипно-шатунного механизма, а также уменьшали нагрузку на блок и опоры двигателя, кронштейны навесных агрегатов, впускной и выпускной коллекторы. А еще были при-

ми и мексиканскими двигателями, по мере необходимости пересаживаясь с машины на машину. У них появлялась возможность сравнить «Волги» с разными моторами. По их мнению, двигатель ЗМЗ-406 был идеально приспособлен к передаточным числам трансмиссии «Волги», он работал мягко

менных тогда моделей *Mercedes-Benz* и установили вместо привычной облицовки с вертикальными прорезями в то же «окно» панели капота. Но основные перемены затронули интерьер салона. «Волга» получила полностью новую приборную панель с новым щитком приборов. В глаза броса-



ГАЗ-31105 для таксомоторной службы (вид сзади)

лась большая горизонтальная накладка, стилизованная «под дерево» с овальными часами посередине. Новую панель по заказу ГАЗа разрабатывали немецкие фирмы *EDAG* и *Hormann Raweta*. Но панель в сборе выпускал нижегородский завод «Автокомпонент», а новый щиток приборов поставлял владимирский завод «Автоприбор». Потолок при модернизации выполнили в виде цельной отформованной панели, над зеркалом заднего вида появились современные лампочки освещения салона. На подлокотник водительской двери установили блок управления стеклоподъемниками, зеркалами и центральным замком. Наружные зеркала получили электриче-

ский обогрев, который включался с того же блока. Датчик салонной температуры был установлен на потолке. Он позволил отопителю с автоматической регулировкой температуры работать точнее. А при наличии кондиционера в «Волге» получался полноценный климат-контроль. Рулевое колесо стало на 8 мм меньше в диаметре и чуть толще. Теперь колонка стояла прямо, а не была, как у прежних «Волг», установлена под небольшим углом к продольной оси автомобиля. Руль регулировался по углу наклона и расстоянию до приборной панели. Угол наклона регулировался на 60 мм, а вылет — на 45 мм. Также на 40 мм был увеличен диапазон регулировки сидений по длине.

Но модернизация повысила цену «Волги» в среднем на 32 тыс. руб. Объемы продаж неуклонно падали, а с ними сокращались и масштабы производства. В 2005 и 2006 годах в сбыт уходило чуть больше 44 тыс. экз. ГАЗ-31105. В 2007 году удалось продать только 32 282 автомобиля. Экономический кризис, разразившийся в 2008 году, подорвал производство автомобилей «Волга» окончательно. В тот год увидело свет всего 16 735 экз. Из них 3442 последних автомобиля было продано на российском рынке уже в 2009 году. Но в список товарной продукции ГАЗа «Волга» в тот год больше не входила. Ее официально сняли с производства в ноябре 2008 года.

Технические характеристики ГАЗ-31105 «Волга»

Число мест	5
Максимальная скорость	175 км/ч
Время разгона до 100 км/ч	13,5 сек
Расход топлива	11,2 л/100 км
Электрооборудование	12V
Размер шин	195/65R15
Масса, кг	
снаряженная	1400
полная	1790
на переднюю ось	855
на заднюю ось	935
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,6
наружный габаритный	6,0
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число 19,1, при наличии гидроусилителя — типа «винт-шариковая гайка»	
Подвеска передняя	
независимая, бесшкворневая, пружинная, на поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения	

Тормоза

рабочие — передние дисковые с плавающей скобой, задние барабанные, привод гидравлический, отдельный, с вакуумным усилителем, оснащены регулятором давления

стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса

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, гипоидная, передаточное число — 4,22

Двигатель

ЗМЗ-406 (*Chrysler 2.4L DOHC*), бензиновый, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, жидкостного охлаждения, с распределенным впрыском топлива, 16-клапанный, с двумя распределительными валами в головке цилиндров

Диаметр цилиндра, мм	92 (87,5)
Ход поршня, мм	86 (101)
Рабочий объем, см ³	2280 (2429)
Степень сжатия	9,5 (9,47)

Максимальная мощность

145 (137) л.с. при 5200 (5500) об/мин

Максимальный крутящий момент

201 (188) Нм при 4500 (4000) об/мин



GAZ-311055 с удлиненной колесной базой

Как любой массовый автомобиль, ГАЗ-31105 за время своего выпуска оброс многочисленными модификациями. Часть из них вполне официально выпускалась самим Горьковским автозаводом, а некоторые были плодами коммерческой деятельности многочисленных фирм и фирмочек, пытавшихся на свой страх и риск найти незанятые ниши и предложить потребителям что-то новое.

GAZ-311055

Модификация с удлиненной на 300 мм колесной базой официально входила в список вариантов последней «Волги». Ее впервые представили в 2005 году. Такие машины строил Завод автомобилей малых серий (ЗАМС) в Нижнем Новгороде, официально подчиненный ГАЗу. В 2005 году передано в сбыт 20 экз. длинных «Волг», в 2006 году — 40 экз., еще несколько десятков в 2007 году. На этих машинах применялись двигатели ЗМЗ-4062, ЗМЗ-4052, Toyota 3RZ-FE и Chrysler.

«Трофим-1731»

Пикап на базе «Волги» марки «Бурлак» был предложен конструкторами ГАЗа еще в начале 90-х годов. Но руководство нижегородского автогиганта приняло решение не осваивать производство такого автомобиля, опасаясь, что он составит конкуренцию малотоннажным моделям «Газель» и «Соболь». Однако удачный опыт тольяттинской фирмы «ВАЗинтерсервис» (ВИС), предлагавшей пикапы полурамного типа на базе разных моделей автомобилей ВАЗ, вдохновил стороннего производителя — Завод «Гидропривод» (ЗГП) из города Кимовск Тульской области — на разработку оригинальной модели грузовой «Волги». С 2004 года это

предприятие переделывало «Волги» в грузовые автомобили с рамным основанием задней части. Первое время завод «Гидропривод» использовал для переделки машины клиентов, а также под заказ приобретал новые «Волги» в автосалонах. Машинам удаляли всю заднюю часть кузова и приваривали раму для установки бортового кузова или фургона. Позднее «Гидроприводу» удалось договориться с ГАЗом о поставках «Волг» с частично разукomплектованной

задней частью. Автомобиль получил имя собственное «Трофим» и отраслевой индекс «1731». Грузоподъемность составляла 800 кг. В месяц завод в Тульской области строил примерно по 20 экз. таких машин, а всего изготовил около 300 экз. Существовали варианты: ЗГП-173100, имевший бортовую платформу с тентом, изотермический фургон ЗГП-1731А и промтоварный фургон ЗГП-1731В. Выпуск таких грузовиков на базе ГАЗ-31105 или ГАЗ-3102 продолжался до 2007 года.



Грузовой автомобиль «Трофим-1731В»

С моторами от иномарок

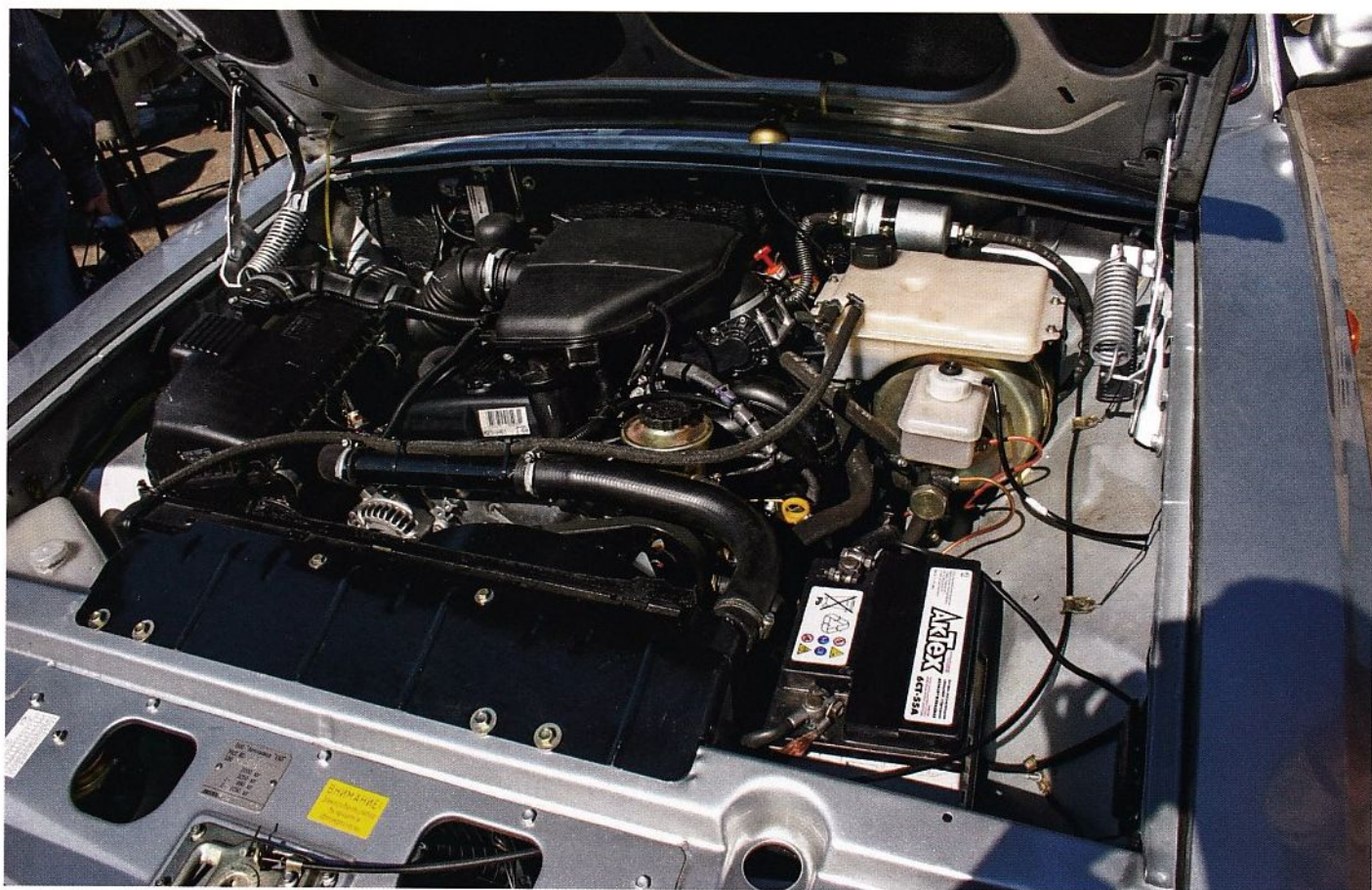
Установка на «Волгу» двигателя Chrysler — не первый пример применения импортных силовых агрегатов на легковых автомобилях ГАЗ. В 90-е годы существовало несколько мелкосерийных модификаций «Волги» с моторами от иномарок. Их строили вне ГАЗа тюнинговые фирмы, в частности нижегородское предприятие «Техносервис».

В 1994 году на автосалоне в Москве были представлены образцы трех отечественных автомобилей с английскими силовыми агрегатами *Rover* разных моделей: «Волга», «Самара» и «Ока». Из них только «Волга» подвергалась такой переделке серийно. Для нее был выбран сравнительно легкий и компактный четырехцилиндровый бензиновый двигатель рабочим объемом 1998 см³ и мощностью 140 л.с. Максимальную мощность такой мотор развивал при 6000 об/мин, а максимальный крутящий момент 180 Нм — при 4500 об/мин. Вместе с этим двигателем обязательно устанавливалась механическая пятиступенчатая коробка передач той же фирмы *Rover*. Карданный вал использовался оригинальный с крестовинами от «Газели». Динамика

разгона «Волги» с английским двигателем заметно улучшилась по сравнению с серийными газовскими машинами, а максимальная скорость достигала 180 км/ч. Значительно большую популярность завоевали «Волги» с японскими двигателями *Toyota*. Самым мощным из них был V-образный шестицилиндровый 5VZ-FE. Его рабочий объем составлял 3378 см³, а мощность 179 л.с. На ГАЗ-3110 или ГАЗ-3102 такой двигатель устанавливали в паре с механической или автоматической коробкой передач *Toyota*. От автомобиля этой марки брали и карданный вал, а главную передачу изготавливали оригинальной с передаточным числом 3,37. Усиленные пружины передней подвески и рессоры задней подвески с увеличенным количеством

листов применялись такие, какими в прежние годы ГАЗ комплектовал специальные автомобили на базе «Волги» с восьмицилиндровыми двигателями от «Чайки». В обязательную комплектацию входили также гидроусилитель руля и импортные амортизаторы. Из недостатков автомобиля отмечались высокая цена и большой расход топлива.

Более дешевым и экономичным считался вариант с другим двигателем *Toyota* — рядным четырехцилиндровым 3RZ-FE. Его рабочий объем составлял 2694 см³, а максимальная мощность 152 л.с. Вместе с ним ставилась только механическая коробка. Оснащенная этим силовым агрегатом «Волга» по динамике не проигрывала автомобилю с «шестеркой» и автоматической короб-



Двигатель Toyota в моторном отсеке «Волги»



Двигатель Chrysler 2,4L DOHC, серийно устанавливавшийся на «Волгу»

кой. На «Волге» пробовали применять еще две модели двигателей Toyota — бензиновый 3S-FE (1998 см³, 128 л.с.) и дизельный 2L-T (2446 см³, 92 л.с.). Но такие автомобили встречались реже.

Автомобили с импортными двигателями в 90-е годы закупали в основном государственные структуры в качестве служебного транспорта. Помимо «нестандартного» силового агрегата, обычно в таких машинах

водителя. В неопытных руках они представляли опасность на дороге.

Обслуживать «Волги» с силовыми агрегатами Toyota и Rover приходилось в фирменных техцентрах этих компаний, и их эксплуатация выходила значительно дороже, чем эксплуатация «Волг» с обычными двигателями ЗМЗ. Правда, отмечалось, что ресурс «иномарочных» силовых агрегатов выходил больше, чем ресурс всего автомобиля в целом.

раз не бронированный, уже оснащался двигателем ЗМЗ-405 и автоматической коробкой ZF. Используя автомобиль ГАЗ-3111 со стандартной длиной базы, «Техносервис» в 2000 году демонстрировал образец с названием «Жар-птица» в яркой выставочной желто-красной окраске. На этой машине стояли 290-сильный двигатель Toyota 2JZ-GE и автоматическая четырехступенчатая коробка передач. Для установки такого мотора

В 90-е годы автомобили с импортными двигателями закупали в основном госструктуры в качестве служебного транспорта

делали салон повышенной комфортности. Но в то время специалисты отмечали, что мощные японские моторы плохо сочетаются с устаревшими агрегатами ходовой части «Волги», особенно со шкворневой передней подвеской. Машины, свободно развивавшие максимальную скорость до 160–180 км/ч, требовали очень высокой квалификации

Когда появился ГАЗ-3111, японские силовые агрегаты пробовали устанавливать и на него. Так, в 2000 году демонстрировался удлиненный на 520 мм бронированный лимузин «Волга-Губернатор» на базе этой модели с шестицилиндровым 3,4-литровым двигателем и автоматической коробкой. Второй длинный вариант ГАЗ-3111 2002 года, на этот

пришлось серьезно переработать переднюю подвеску, применить рулевой механизм ZF и наполненные газом амортизаторы Koni. С годами полноценные иномарки высокого класса становились все более доступными и распространенными, что сделало подобные переработки «Волги» нерациональными и неоправданно дорогими.

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный
ФОРСАЖ™
Dodge Charger R/T

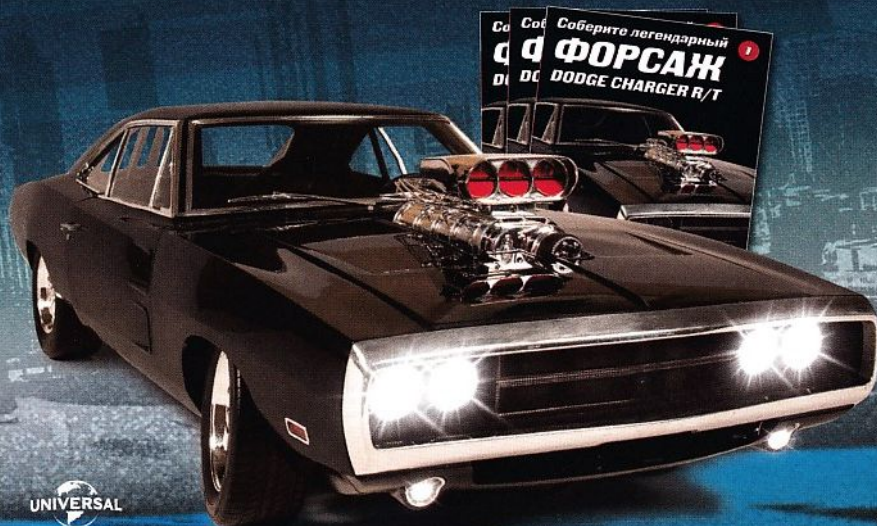
18 см



66 см

ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

35%



© 2019 Universal City Studios LLC.
All Rights Reserved.

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА DODGE.DEAGOSTINI.RU

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ ИЗ 10 ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:

- ★ ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И АРХИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
- ★ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ С МЕТАЛЛИЧЕСКИМ КУЗОВОМ
- ★ СТИКЕР ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ РЕТРО

ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА DEAGOSHOP.RU!
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!

