

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР  
И СОЦСТРАН



## ГАЗ-3111 «ВОЛГА»

ЯРКИЙ И САМОБЫТНЫЙ  
КОРОТКАЯ КОНВЕЙЕРНАЯ ЖИЗНЬ  
«ГУБЕРНАТОР» И «ЖАР-ПТИЦА»

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №221, 2017

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. В. Миронович

#### Уважаемые читатели!

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

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону

горячей линии в Москве:

**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:

Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

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

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервизиз»

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», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

**+ 375 17 279-87-87** (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск,

а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,

«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,

ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 599 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

12,50 бел. руб., 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право

увеличивать рекомендуемую цену

выпусков. Редакция оставляет за собой

право изменять последовательность

выпусков и их содержание, а также

приложения к выпускам

Неотъемлемой частью выпуска является

приложение — модель-копия автомобиля

в масштабе 1:43

Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

**Печать:** ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 20 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

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

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

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

10 (верх): © hdmrmaps.com;

стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная

коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

**Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Александра Павленко, Максима Шелепенкова и Евгения Маркина**



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

**3D графика: Наиль Хуснутдинов, Алексей Радованов**

Дата выхода в России 29.11.2017

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







В облике ГАЗ-3111 «Волга» сочетались смелые дизайнерские решения и плавные линии классических моделей легковых автомобилей марки ГАЗ. Но появился он не ко времени — завод так и не смог наладить его массовое производство.

## Переходные варианты

Несколько десятилетий Горьковский автомобильный завод производил легкие автомобили, в основе которых лежала платформа ГАЗ-24 «Волга» — модели, созданной еще во второй половине 60-х годов. Не раз предпринимались попытки создать принципиально новый легковой автомобиль, и в начале 90-х годов даже появились первые плоды: небольшими партиями стали собирать полноприводной легковой автомобиль ГАЗ-3105 «Волга». Ведущим конструктором был Сергей Батянов. Новую «Волгу» прочили на смену «Чайке», поэтому практически все изготовленные ГАЗ-3105 были выкуплены государственными структурами. Но этот проект провалился — автомобиль оказался не только сложным и дорогим в производстве, но и ненадежным. Качество изготовления и сборки ГАЗ-3105 оставляло желать лучшего, а проблемы с запасными частями только усугубляли ситуацию. Новый вариант «Волги» начали готовить в 1995 году. К тому времени Сергей Батянов стал главным конструктором легковых автомобилей Горьковского автозавода.

На раннем этапе в качестве базового рассматривался вариант с передним приводом (ГАЗ-3103) с возможностью дополнения модификацией с полным приводом (ГАЗ-3104). Обе машины, помимо совершенно новой трансмиссии и заволжских моторов объемом 2,3 л, получили кузов оригинального дизайна.

В 1997 году, после двух лет серьезной конструкторской проработки, когда была готова практически вся техническая документация и даже изготовлены первые опытные образцы ГАЗ-3103 «Волга» и ГАЗ-3104 «Волга», вдруг выяснилось, что финансовое положение предприятия не позволяет запустить их в серию: переход с производства заднеприводных на массовый выпуск передне- и полноприводных легковых автомобилей потребует замены большого количества оборудования. Поэтому пришлось отложить проектирование автомобилей ГАЗ-3103 и ГАЗ-3104 и заняться созданием переходной модели с новым кузовом (благо у ГАЗа собственный завод штампов и пресс-форм), но на старой платформе классической компоновки с агрегатной частью от серийно выпускаемой «Волги» ГАЗ-3110. Учитывая,

что кузов для базовой машины ГАЗ-3103 «Волга» был фактически готов, логично было соединить в одном проекте подготовленный кузов и старое шасси, но на ГАЗе почему-то решили для переходной модели создать новый кузов, правда, очень близкий к тому, что был на ГАЗ-3103.

Даже пластилиновый макет внешнего вида переходной машины лепили прямо на макете ГАЗ-3103, разделив его вдоль пополам и превратив одну из половин в ГАЗ-3111 — именно такой индекс в результате получила переходная «Волга».

Все три новых легковых автомобиля показали в 1998 году на Международном мотор-шоу (MIMS-98) в Москве. При этом несостоявшиеся ГАЗ-3103 и ГАЗ-3104 были объявлены концепт-карами, хотя это были полноценные опытные образцы, а демонстрационный макет ГАЗ-3111 «Волга» (фактически это был лишь вариант внешнего вида будущей машины) преподносили как будущий серийный образец.

Чтобы ускорить процесс создания автомобиля, президент ГАЗа Николай Пугин привлек американскую компанию *Venture Industries* и австралийскую *Millard*, по-



Легковой автомобиль ГАЗ-3111 «Волга» на Нижегородской ярмарке





Опытный образец ГАЗ-3104 «Волга» (1989 год)

этому демонстрационный ГАЗ-3111 «Волга» привезли на выставку из США. Американцы и австралийцы в основном выполняли компьютерные расчеты кузова, разработку системы вентиляции и ключевых элементов системы пассивной безопасности. Дизайн автомобиля создавался в Нижнем Новгороде — стилистами горьковского автозавода Сергеем Плотниковым и Игорем Безродных. В облике новой машины угадывались стилистические элементы классических газовских легковых автомоби-

лей. Прежде всего, возникали ассоциации с ГАЗ-21: обилие хрома в окантовке фар и облицовке радиатора, сама их форма, развитые «клыки» на бампере, схожие задние габаритные фонари, конфигурация крышки багажника, наклон заднего стекла и рельефная выштамповка на задней двери. Кстати, в пластилине, в математической модели и даже в модели-демонстраторе эта подштамповка выглядела вполне прилично. Но стоило изготовить штампы и пустить их в работу, как вместо красивого изгиба

на внешней панели образовывалась «вмятина». В результате этот ключевой элемент боковины кузова пришлось серьезно подправлять, чтобы обеспечить правильную штампуемость деталей.

По свидетельству начальника художественно-конструкторского бюро УКЭР ГАЗа Сергея Плотникова, формой кузова изначально стремились подчеркнуть преемственность новой машины с предыдущими моделями ГАЗа. Дизайнерам удалось сохранить фирменный стиль Горьковского автомобильного завода. За эту работу дизайнеры получили несколько наград, в том числе специальный приз журнала «За рулем», врученный на MIMS-98, и диплом Союза дизайнеров России в номинации «Надежда». А 27 декабря 1998 года авторскому коллективу стилистов вручили диплом Всероссийской выставки-конкурса «Дизайн-98» в номинации «Проект года» за дизайн-разработку модельного ряда легковых автомобилей ГАЗ-3111, ГАЗ-3103 и ГАЗ-3104 «Волга». Известно, что кроме варианта с кузовом «седан», газовские дизайнеры работали над проектированием аналогичного автомобиля с кузовом «универсал». Макетирование происходило прямо на новеньком седане. Помимо новой формы задней части кузова, которая, конечно, перекликалась с универсалом ГАЗ-22 «Волга», специалисты автозавода пытались заменить заднюю архаичную рессорную подвеску новой независимой пружинной, а топливный бак перенести под



Опытный образец ГАЗ-3103 «Волга» (1997 год)





заднее сиденье. В освободившемся пространстве, в заднем свесе кузова, должна была разместиться «запаска» — у седана она находилась в багажнике, занимая слишком много места. К сожалению, вариант с кузовом «универсал» так и не вышел из стадии проектирования и «живых» машин с этим кузовом так никогда и не было построено.

## Начало производства

На выставке в Москве новые «Волги» произвели фурор. Дизайн автомобилей, в том числе ГАЗ-3111 «Волга», оценили положительно. Но в 1998 году в возможность запуска новых автомобилей в серию верилось с трудом. В те годы на выставках показывали достаточно много опытных образцов, большинство из которых быстро были забыты. Причина банальная: у отечественных автозаводов просто не хватало средств на освоение новых машин в массовом производстве. Не был исключением и Горьковский автомобильный завод, который в одиночку, только на собственные средства, этот проект не потянул бы. Вскоре руководство Горьковского автомобильного завода договорилось со Сбербанком РФ о выделении кредита в размере 250 млн руб. на подготовку производства новой модели ГАЗ-3111 «Волга». Причем Сбербанк впервые предоставлял столь крупный кредит отечественному промышленному предприятию. Львиная доля выделенных средств была потрачена на автоматизированный сварочный комплекс немецкой фирмы *Kuka*, включавший шесть автоматических линий сварки и 16 сварочных роботов. Кроме того, на эти деньги смонтировали новый окрасочный комплекс производства американской компании *Haden*. Этот комплекс (стоимостью \$80 млн) был рассчитан на окраску 100 тыс. кузовов легковых автомобилей в год. Помимо новых кузовов ГАЗ-3111, начали окрашивать кузова серийно выпускаемых моделей ГАЗ-3110 и ГАЗ-3102.

Специально для сборки модели ГАЗ-3111 «Волга» на заводе организовали производство легковых автомобилей № 2 (ПЛА-2) мощностью 10 тыс. автомобилей в год, где также установили новое оборудование от немецкой компании *Mannesman Dematic*. В следующем, 1999 году, на автосалоне в Москве уже показывали настоящий опытный образец автомобиля ГАЗ-3111 «Волга». Тогда же было объявлено, что производство новой модели «Волги» начнется 25 декабря того же года. Три года на разработку

полностью нового автомобиля — сроки неслыханные не только для отечественной автоиндустрии, это редкий случай и в практике зарубежных фирм.

Тем не менее, на автозаводе установили электронное табло, которое отсчитывало время до «часа X» — предполагаемой даты запуска нового производства. У самих газовцев по этому поводу ходила шутка: «Мы не знаем, наступит ли новый год (дело было в преддверии 2000 года, а тогда ходило много разговоров о конце света), но 25 декабря точно начнется выпуск новой «Волги»...»

Дату символического начала производства новой «Волги» перенесли на три дня. 28 декабря 1999 года с импровизированного конвейера сошли первые три автомобиля ГАЗ-3111 «Волга». По большому счету,

лишь в конце июля 2000 года. И то эти машины в основном были распределены между нижегородскими предприятиями и властными структурами для поднадзорной эксплуатации и ресурсных испытаний. За год планировали собрать 2800 автомобилей, но реально сдали в сбыт только 53 машины.

## Старое и новое

В базовой комплектации ГАЗ-3111 «Волга» (базовый вариант имел индекс ГАЗ-31113 «Волга») оснащался 2,5-литровым бензиновым впрысковым 16-клапанным двигателем ЗМЗ-405.10 мощностью 155 л.с., созданным специально для этой модели на базе мотора ЗМЗ-406. Кроме того, было собрано несколько машин с дизельным двигателем ГАЗ-560 (по лицензии *Steyr*), а совсем редкими вари-



Двусторонний пластилиновый макет автомобилей ГАЗ-3103 и ГАЗ-3111

это было своего рода представление для коллектива, проделавшего за предыдущий период большую подготовительную работу, и для прессы, с радостью отчитавшейся о пуске производства.

В действительности до полноценного массового производства было еще очень далеко. Первые серийные экземпляры собирались по обходным технологиям. Например, к декабрю 1999 года в цехе была смонтирована лишь часть сборочного конвейера для кузовов, а сварочный комплекс *Kuka* еще даже не прибыл на завод, а на его установку и отладку был необходим не один месяц. Сошедшие «с конвейера» машины сваривались на обычном стапеле с использованием ручных аппаратов точечной сварки. К сборке первой «товарной» партии ГАЗ-3111 «Волга» в Нижнем Новгороде приступили

антами считаются автомобили с 170-сильным бензиновым V-образным восьмицилиндровым мотором объемом 3,4 л типа ГАЗ-3105. Говорят, что с ним «одиннадцатая» расходвала более 20 л бензина на 100 км пути. Штатно на ГАЗ-3111 «Волга» устанавливалась пятиступенчатая механическая коробка передач, но довольно много машин оснастили импортной автоматической четырехскоростной коробкой передач *ZF 4HP22*. Автомобиль ГАЗ-3111 «Волга» создавался под шасси серийной модели ГАЗ-3110 «Волга», но, несмотря на общую платформу, большинство элементов шасси у новой версии были изменены.

Передняя подвеска с реечным рулевым управлением со встроенным гидроусилителем и силовой агрегат собраны на отдельном подрамнике, воспринимающем





Дебют автомобиля ГАЗ-3111 «Волга» на МIMS-1998

Это максимально уменьшает деформацию кузова при боковом ударе. Для сохранения жизненного пространства в момент опрокидывания в стойке ветрового окна, в передней, средней и задней стойках предусмотрены дополнительные усилители, уменьшающие деформацию верхней части салона. Каркас сидений снабжен системой боковой защиты, при которой сиденья водителя и переднего пассажира способны смещаться по направлению удара, поглощая при этом его энергию, а система автоматического натяжения ремней безопасности уменьшает риск повреждения головы и грудной клетки.

Салон ГАЗ-3111 несколько просторней и намного комфортабельнее, чем у предшественников. Приятному ощущению уюта и защищенности способствует снижение уровня шума в салоне за счет более жесткого силового каркаса кузова и улучшенной шумоизоляции.

Передние анатомические сиденья можно было регулировать не только по продольному перемещению и углу наклона спинки, но и по высоте и углу наклона подушки водительского кресла, а также глубине подпора поясницы. Дверные панели снабжались удобными карманами и красно-белыми фонарями, указывающими на габариты (в открытом положении) и одновременно освещающими место посадки. В передней части потолка «прописались» точечные линзовые светильники для водителя и сидящего рядом с ним пассажира, для пассажиров заднего дивана также предусматривались плафоны индивидуальной подсветки. В штатную комплектацию входили электроприводы наружных зеркал и электростеклоподъемники дверей. Не были забыты и привычные для машин подобного класса мелочи: в крышку перчаточного ящика встроены держатели стаканов и футляр для очков.

Спинка задних сидений складывалась, и тогда открывался доступ в багажник из салона. Кроме того, сложив сиденья, можно было увеличить объем багажника — например, при перевозке крупногабаритных предметов или длинномеров.

Список дополнительных опций, которые можно было установить по желанию покупателя, включал две фронтальные подушки безопасности (для водителя и пассажира), центральную блокировку замков дверей с противоугонной системой, бортовой



Свежий дизайн ГАЗ-3111 «Волга» был положительно воспринят публикой

динамические нагрузки во время движения. Новая рычажно-пружинная подвеска передних колес получила шаровые опоры вместо устаревшего шкворня — это увеличило ресурс шарнирных соединений, не требующих отныне смазки на протяжении всего периода эксплуатации. Кроме того, новая подвеска уменьшала крены кузова при маневре и в целом повышала устойчивость автомобиля при сохранении высокой плавности хода, присущей автомобилям «Волга». Позже аналогичную бесшкворневую переднюю подвеску внедрили и на модели ГАЗ-3110 «Волга». Существенной доработке подверглась и задняя рессорная подвеска, получившая стабилизатор поперечной устойчивости (тяги Паннара) и энергоемкие буферы

из ячеистого полиуретана в верхних опорах амортизаторов.

В стандартную комплектацию ГАЗ-3111 «Волга» входила тормозная система, дополненная АБС немецкой фирмы *Bosh*. О безопасности ГАЗ-3111 «Волга» стоит сказать отдельно.

Энергопоглощающая конструкция задней части кузова также состоит из лонжеронов, имеющих различную жесткость на всем протяжении от усилителя заднего бампера до заднего сиденья. Это позволяет значительно снизить силу удара сзади при ДТП, практически не передавая деформацию в салон. Для защиты от боковых ударов в дверях установлен брус безопасности из прочной стали, имеются усилители в передней и средней стойке, а также в пороге.





Автомобиль ГАЗ-3111 «Волга» на выставке в Москве

компьютер, кондиционер, электропривод и обогрев сидений.

Автомобиль оснащался новыми блоками светотехники. Передние, каплевидной формы, с фарой ближнего света в виде прожектора с линзой и фарой дальнего света, в которой луч формируется рефлектором, имеют прозрачный колпак без рассеивателя. Изменилась концепция задних фонарей: под рассеивателем, формой напоминающим рассеиватель «двадцать первой» «Волги», разместилось девять маленьких лампочек. Тему классических автомобилей ГАЗ продолжал спидометр с хромированным ободком — его сделали похожим на эффектный

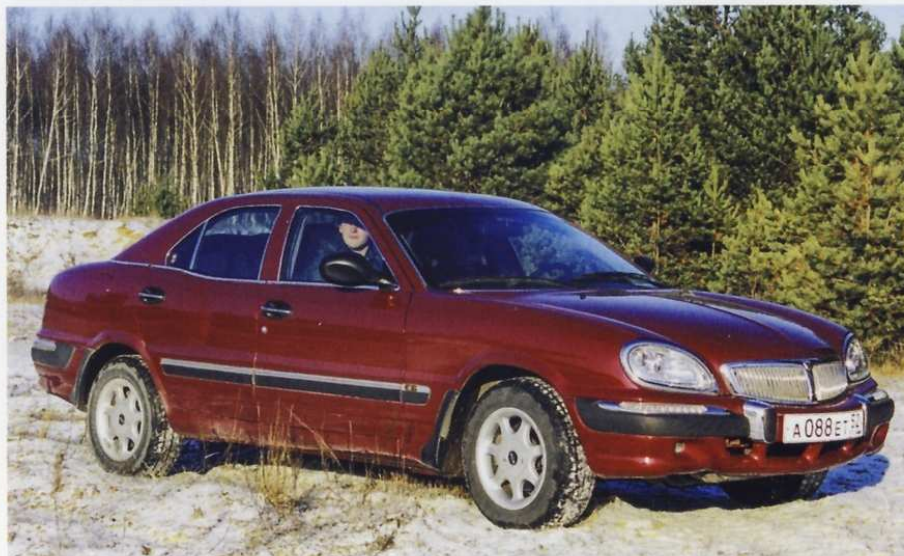
прозрачный циферблат ГАЗ-21. Комбинацию приборов для ГАЗ-3111 «Волга» выпускал Рижский завод автоприборов.

В сравнении с серийно выпускавшимися российскими автомобилями, новая «Волга» действительно представляла собой шаг вперед по комфорту и оснащенности, но что касается общего технического уровня, его прекрасно иллюстрирует снаряженная масса автомобиля: 1690 кг — это почти на 300 кг больше, чем у ГАЗ-3110 с такими же агрегатами шасси и практически теми же габаритами. Почти столько же весил автомобиль ГАЗ-3105, но с восьмицилиндровым мотором, полным приводом и длиной более 5 м.

## Быстрый закат

В конце 2000 года Горьковский автомобильный завод вошел в состав группы «Сибирский алюминий» — структуру, контролируемую Олегом Дерипаской, и новым директором вместо Н. А. Пугина (он стал президентом ОАО «ГАЗ») был назначен В. Н. Беляев. Первые шаги новой команды — полный отказ от бартерных сделок и пересмотр отношений с дилерами Горьковского автозавода. В результате продажи автомобилей довольно сильно просели, особенно легковых «Волг». Тем не менее, проект ГАЗ-3111 продолжали развивать: в 2001 году была налажена более-менее ритмичная мелкосерийная сборка этих машин — по 30–50 автомобилей в месяц. Изначально годовой объем производства новой «Волги» рассчитывали довести до 10 тыс. машин в год. Кроме того, ГАЗ-3111 должен был послужить основой для освоения переднеприводной модели ГАЗ-3103 «Волга» и полноприводной ГАЗ-3104 «Волга». При этом снимать с производства более дешевую модель ГАЗ-3110 «Волга» не собирались, и потребитель мог бы выбирать, что ему больше нравится — свежая и комфортабельная модель или «древняя», но дешевая. Однако перейти к действительно массовому

Продолжение на стр. 10



Тест-драйв автомобиля ГАЗ-3111 «Волга» на автополигоне Горьковского автозавода







ГАЗ-3111 «ВОЛГА»









выпуску ГАЗ-3111 «Волга» не получалось — себестоимость машины оказалась слишком высокой (розничная цена поднялась до 420 тыс. руб. — это \$14 500) и рядовой покупатель просто не готов был платить за новую «Волгу» такие деньги. Поэтому уже в начале 2002 года выпуск новой «Волги» ГАЗ-3111 был приостановлен. Всего в 1999–2002 годах в Нижнем Новгороде собрали 417 автомобилей ГАЗ-3111 «Волга», которые вошли в заводскую статистику и формально считались серийными. По некоторым сведениям, на разработку «одиннадцатой» «Волги» было потрачено \$130 млн.

**Производство автомобилей ГАЗ-3111 «Волга»**

Год выпуска	1999	2000	2001	2002
Количество экземпляров	2	53	342	20

С ГАЗ-3111 «Волга» связана одна почти невероятная история. В свое время в средствах массовой информации появились сообщения о том, что ГАЗ-3111 не только запустят в серийное производство, но и будут поставлять в Европу на экспорт, в частности в Германию. Заинтересованность в этом выразил немецкий предприниматель Хорст Роланд

Йеше из Эхтцеля (Фридберг, ФРГ). По его словам, все началось, когда в 2002 году он увидел по немецкому телеканалу VOX передачу о российском автомобиле ГАЗ-3111 «Волга». Репортаж его буквально потряс: он и не предполагал, что у русских может быть такой автомобиль. Вскоре после этого, совершенно случайно, немецкий предприниматель вышел на торговца в Мурманске, который продал ему эксклюзивную «Волгу» за €15 000.

Дальше Йеше создал специальную фирму *Volga International Trading & Automotive GmbH (VITA)*, которая даже предлагала купить такую машину через Интернет. За короткий период он получил около 600 электронных сообщений от людей, которые хотели бы приобрести эту машину в Европе. По оценкам специалистов компании, при нормальном качестве изготовления и определенных доработках в Германии можно было бы продавать от 1200 до 1500 автомобилей «Волга» в год при цене €18 000. Кроме того, около тысячи автомобилей можно было бы реализовывать в Швейцарии, Австрии, Чехии, Бельгии, Дании и Франции. В реальности удалось продать всего несколько машин. Известно, что специально для одного из клиентов Хорста Йеше на Горьковском автозаводе в 2004 году вручную был собран, как минимум, один автомобиль ГАЗ-3111 «Волга» из запаса оставшихся деталей.



ГАЗ-3111 «Волга»



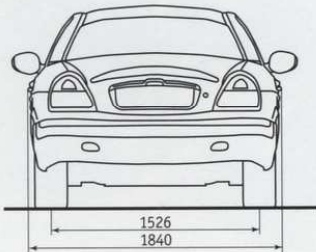
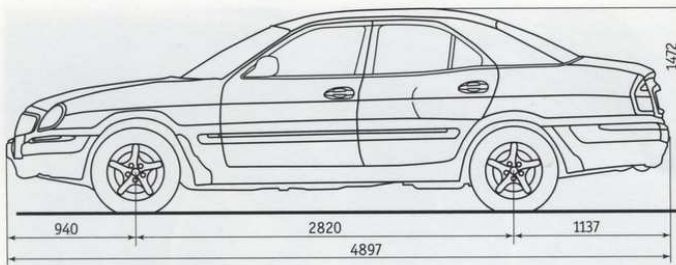
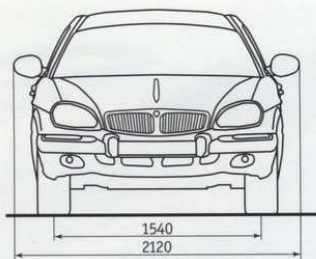


Схема ГАЗ-3111 «Волга»



#### Технические характеристики ГАЗ-3111 «Волга»

Число мест	5
Максимальная скорость	180 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	7,6 л/100 км
Расход топлива в городском цикле	11,2 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	12,9 с
Электрооборудование	12 V
Размер шин	205/65 R15
Объем топливного бака	70 л
Масса, кг	
снаряженная	1690
полная	2190
Рулевой механизм	
реечный с гидроусилителем	
Подвеска передняя	
независимая, бесшкворневая, пружинная, с поперечными рычагами и стабилизатором поперечной устойчивости, с гидравлическими телескопическими амортизаторами	

#### Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, с гидравлическими телескопическими амортизаторами

#### Тормоза

рабочие — передние дисковые, вентилируемые, задние барабанные; привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем, с ABS

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

#### Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

#### Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

#### Передаточные числа

I — 4,05; II — 2,34; III — 1,40; IV — 1,00; V — 0,85; задний ход — 3,50

#### Главная передача

передаточное число — 3,90

#### Двигатель

ЗМЗ-4052.10, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, 16-клапанный, с двумя верхними распределительными валами

Диаметр цилиндра, мм	95,5
Ход поршня, мм	86
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2464
Степень сжатия	9,3
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

#### Максимальная мощность

155 л.с. при 5200 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

22 кгс.м при 4000 об/мин





- ❶ Передние указатели поворотов на ГАЗ-3111 встроены в бампер
- ❷ Руль ГАЗ-3111 очень похож на тот, что ставился на серийные ГАЗ-3110 «Волга», но имел несколько другое оформление
- ❸ Передняя панель и комбинация приборов созданы заново, специально для ГАЗ-3111
- ❹ Несмотря на «пухлые» формы, ГАЗ-3111 воспринимался как вполне современный и динамичный автомобиль







- ❶ Вставки под дерево, в том числе и на дверях, — намек на статус автомобиля
- ❷ Задние фонари отдаленно напоминают фонари культовой «двадцать первой» «Волги»
- ❸ Возможно впервые на отечественном автомобиле название было написано на корме большими отдельными буквами, которые неплохо читались, особенно на машинах темного цвета
- ❹ Благодаря дизайну, ГАЗ-3111 трудно спутать с каким-то другим автомобилем







«Волга-Губернатор» модели 3118 в обычном (не бронированном) исполнении

Новая «Волга» с индексом ГАЗ-3111 прожила короткую конвейерную жизнь, оставшись редким, эксклюзивным, хотя и серийным автомобилем. Тем не менее, доработчики серийной газовской продукции успели приложить руку и к этой модели, создав еще более эксклюзивные авто.

### Модель 3118 «Волга-Губернатор»

Самым известным вариантом доработки ГАЗ-3111 стал лимузин «Губернатор», созданный совместными усилиями специалистов Горьковского автозавода и ЗАО «РИДА» (между кабиной и пасса-

жирским салоном в нем установлена полноценная перегородка). Работы, связанные с удлинением и усилением кузова на 520 мм выполнялись на основе конструкторских разработок ОАО «ГАЗ». Дизайном занимались газовские стили-

сты — им пришлось много потрудиться, чтобы силуэт машины не пострадал. И надо отметить, что это им удалось — лимузин смотрелся даже более гармонично, чем базовый седан.

В бронированной версии лимузин «Волга-Губернатор» был собран в 2000 году, он предназначался для VIP-персон. Комфортабельная машина имела высокий уровень защиты. Навесная броня лимузина способна была противостоять, например, пулям АКМ. Увеличение снаряженной массы до 2100 кг компенсировалось более мощным силовым агрегатом (Toyota 3,4 л, V-6, 205 л.с.) и автоматической коробкой передач.

В 2002 году был показан второй лимузин в обычной, не бронированной версии. Начинка этой машины осталась практически без изменений по сравнению с серийными экземплярами — двигатель ЗМЗ-405 с АКПП марки ZF.

Возможно, этот вариант лимузина оказался бы более востребованным, чем дорогой бронированный — в России как раз входили в моду белые свадебные лимузины, но производство базовой модели в том же 2002 году неожиданно прекратили и проект не получил дальнейшего развития.



Бронированный вариант лимузина «Волга»





Автомобиль ГАЗ-3111 «Жар-птица»

танной на такой тяжелый двигатель, оказалась значительно перегруженной передняя подвеска, что приводило к сильной раскачке автомобиля на пологих волнах. Переднюю подвеску пришлось серьезно дорабатывать, а «родной» рулевой механизм был заменен на ZF. Задние штатные амортизаторы уступили место газонаполненным амортизаторам KONI — эти элитные изделия из Голландии отличались тем, что их можно было перед установкой отрегулировать по жесткости на свой вкус. Автомобиль «Жар-птица» имел яркую, запоминающуюся окраску и минимум хромированных декоративных элементов. Кстати, почти все отмечали, что снятие хромированных деталей (ободки передних фар и задних фонарей, окантовка решетки радиатора и т.д.) только улучшило восприятие автомобиля и сделало его не таким вычурным.

Совместно с компанией «Кольчуга» фирма «Техносервис» также изготавливала бронированные седаны ГАЗ-3111 «Волга», оснащенные более мощными японскими силовыми агрегатами в купе с автоматической трансмиссией.

### ГАЗ-3111 «Жар-птица»

Компания «Техносервис» по заказам собирала ГАЗ-3111 «Волга» с двигателями и автоматическими коробками Toyota. Чтобы привлечь публику к этой версии, в 2000 году на официальном стенде ГАЗа на выставке в Москве демонстрировался шоу-кар на базе ГАЗ-3111 «Волга», получивший наименование «Жар-птица». Идеология этого автомобиля также определялась самим

ГАЗом: это должен был быть автомобиль спортивной направленности с впечатляющими динамическими показателями. Машина была оснащена рядной «шестеркой» Toyota 2JZ-GE (290 л.с.) и автоматической 4-ступенчатой коробкой передач. Этот силовой агрегат ассоциируется с мощными и престижными автомобилями марки Toyota, такими как Lexus GS300 и Toyota Supra. Правда, на «Волге», изначально не рассчи-



«Жар-птица» на выставке в Москве



**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

## Специальный выпуск «Спорт» М20 «Победа-Спорт»

Спрашивайте в киосках или закажите  
на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)



Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

## ФОРД-АА



16+

**DeAGOSTINI**

ISSN 2071-095X  
9 772070 095170  
00221