

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 83

СССР



ГАЗ-24-95 «ВОЛГА»

ПАРТИЯ СКАЗАЛА «НАДО!»
КОНСТРУКТОРСКИЕ ПРОБЛЕМЫ
ОХОТА НА РАРИТЕТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №83, 2012

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
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

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

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, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«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 77-32040 от 23.05.2008

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
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:

Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена:

279 руб., 49.90 грн., 990 тенге
ISSN 2071-095X

© 2008–2012 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка, 2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: ООО «Де Агостини»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную

помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева,
Владимира Киреева,
Максима Шелепенкова
и Александра Павленко

Издатель благодарит Игоря Кучинского
за инициативу и информационную
поддержку

Издатель благодарит Федеральную
Службу Охраны РФ за помощь
в организации съемки

Автомобиль ГАЗ-24-95 «Волга» любезно
предоставлен Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей»

Дата выхода в России 10.04.2012





Полноприводная «двадцать четвертая» «Волга», созданная по заказу партийного руководства, во многом опередила свое время, предвосхитив появление комфортабельных легковых седанов «4x4», но оказалась невостребованной в качестве серийного автомобиля.

Штабной вездеход

Экспериментировать с установкой комфортабельных легковых кузовов на полноприводное шасси Горьковский автозавод начал еще во второй половине 30-х годов. Одним из первопроходцев в этой области автомобилестроения стал конструктор ГАЗа Виталий Андреевич Грачев. Вместе с группой единомышленников он занимался вопросами повышения проходимости уже освоенных ГАЗом машин. Созданию полноценных внедорожников мешало несовершенство конструкций шарниров равных угловых скоростей переднего моста, поэтому внедорожные качества экспериментальных автомобилей повышали за счет увеличения числа неповоротных колес и применения гусеничных движителей. Однако практика показала, что все эти полумеры неэффективны и требованиям, изначально предъявляемым к внедорожнику, в полной мере отвечает лишь простой и относительно легкий автомобиль со всеми ведущими колесами.

В конце 1938 года Грачеву, наконец, удалось сконструировать достаточно компактный, технологичный и работоспособный узел, позволявший передавать усилие от двигателя на передние поворотные колеса. В июне 1939 года на базе экспериментального фаэтона ГАЗ-11-40 был создан первый в истории отечественного автомобилестроения легковой полноприводник ГАЗ-61-40.

Впоследствии на это шасси был установлен закрытый кузов ГАЗ-11-73: получился «вездеход», которому присвоили индекс «61-73». Основным «амплуа» комфортабельного внедорожника стала работа при штабах воинских соединений. Именно на «шестьдесят первом» долгое время раскатывал по фронтовым дорогам легендарный маршал Жуков. Впрочем, война внесла свои коррективы, заставив на время отказаться от «скрещивания» полноприводной трансмиссии с легковым кузовом: вектор развития такой техники был направлен в сторону предельной утилитарности.

К идее наделять серийные легковушки «вездеходными способностями» вернулись во времена Никиты Хрущева, стремившегося активно развивать аграрный сектор экономики. Секретарям обкомов приходилось то и дело наносить визиты на колхозные поля. Казенные ЗИМы и даже «Победы» пасовали перед сельскими дорогами, а трястись по колдобинам на «газиках» партийное руководство считало ниже своего достоинства. И Отделу легковых автомобилей повышенной проходимости ГАЗа поручили создать подобающий случаю автомобиль. В результате появилась полноприводная машина М-72 с кузовом «Победы» и «причудливой смесью» агрегатов ГАЗ-М20 и узлов вездехода ГАЗ-69. М-72 серийно выпускался с 1955 по 1958 год. Не сохранилось свидетельств о попытках оснастить полным приводом «двадцать первую» «Волгу», а вот опытные образцы универсалов на ее базе с колесной формулой «4x4» существовали. Эта версия стала «прологом» к продолжению истории, теперь уже с ГАЗ-24.



Легковой автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-24-95 «Волга»

Камень преткновения

В 1973 году через Горьковский обком партии из Кремля пришла «просьба» изготовить для генерального секретаря ЦК КПСС Леонида Ильича Брежнева полноприводник на базе недавно освоенного седана нового поколения. Трудно сказать, сам Брежнев изъявил желание иметь такой автомобиль или инициативу проявила свита, да это и не важно. Главное, «высочайшее повеление» передали руководству ГАЗа: «Партия сказала «Надо!» завод ответил «Есть!».

и УАЗ-469. Но именно это обстоятельство и стало камнем преткновения. На первый взгляд, логично было использовать находящиеся в серийном производстве узлы и агрегаты «469-го», годом ранее сменившего на конвейере Ульяновского автозавода ГАЗ-69. Однако предварительные испытания на стенде показали, что интеграция элементов трансмиссии нового «уазика» в архитектуру ГАЗ-24 повлечет за собой увеличение углов наклона карданных валов от раздаточной

«Волгу» категорически воспротивился один из ведущих конструкторов проекта Леопольд Давыдович Кальмансон. Дело в том, что этот узел был снят с серийного производства вместе со своим «носителем» — ГАЗ-69. Найти новые «шестьдесят девятые» «раздатки» для нескольких опытных образцов проблемы не составляло, но дальновидный Кальмансон предвидел возможные осложнения. Во-первых, при любых неполадках в ходе эксплуатации заказчиком могла всплыть информация

В 1973 году через Горьковский обком партии из Кремля пришла «просьба» изготовить для Брежнева полноприводник на базе недавно освоенного седана нового поколения

Ничего принципиально нового и революционного работы по выполнению заказа не требовали. Опыт адаптации «Победы» к внедорожным условиям не утратил актуальности и в начале 70-х. Отдел легковых полноприводников ГАЗа к этому времени назывался Отделом трансмиссий, а руководил им Борис Акимович Дехтяр. Учитывая специфику заказа, именно подразделению Дехтяра доверили разрабатывать проект. Главным компоновщиком был назначен Федор Алексеевич Лепендин, успешно скомпоновавший М-72.

Казалось, что решить проблему даже проще, чем во времена «Победы», поскольку конструкторы имели в своем распоряжении не одну, а две серийные «легковые» полноприводные трансмиссии ГАЗ-69

коробки к ведущим мостам, что в свою очередь приведет к заметному повышению уровня шума и вибраций. Опускать «раздатку» ближе к земле для уменьшения критичности угла Дехтяр не считал возможным, поскольку это сократило бы минимальный дорожный просвет и свело на нет всю внедорожную затею, а смириться с вибрациями и шумом означало отказаться от идеи создания проходимого и одновременно комфортного легкового автомобиля.

Решалась проблема просто. Все те же стендовые испытания показали, что с работой в условиях увеличения углов наклона карданных шарниров неплохо справляется раздаточная коробка ГАЗ-69. Однако ее установке на полноприводную

об использовании на эксклюзивных машинах формально устаревших узлов, а власть могла бы усмотреть в этом элементы саботажа и наказать «виновных». А во-вторых, если Брежневу машина вдруг понравится и он порекомендует ее к серийному производству, придется решать, что делать с пресловутыми раздаточными коробками. Как объяснить в вышестоящих инстанциях, что конструкция автомобиля эксклюзивна и тиражированию не подлежит, поскольку один из ключевых узлов уже не выпускается? Поэтому Кальмансон настаивал на начале работ по «адаптации» ГАЗ-24 к раздаточной коробке УАЗ-469. Дехтяр, напротив, был уверен, что дальше постройки нескольких экземпляров дело не пойдет, а реальные эксплуатационные качества того или иного агрегата куда важнее его номинальной новизны.

Против шума и вибраций

Трудно сказать, чем завершилась бы это противостояние, но после кадровых перестановок в руководстве ГАЗа Дехтяр остался без поддержки руководства. Ведущим конструктором проекта был назначен Кальмансон, которому теперь уже не нужно было искать аргументы в пользу своего видения трансмиссии: он продвигал его в директивном порядке. Возник конфликт, и Дехтяр покинул проект.

А Кальмансон начал бороться с «воем и вибрацией». Как и предполагал Дехтяр, попытка изменить положение раздаточной коробки ни к чему хорошему не привела, поскольку незначительное понижение не влияло на уровень шума, а при



ГАЗ-24-95 во время испытаний весной 1974 года



В качестве ведущего переднего моста использовали развернутый на 180° задний мост ГАЗ-24, дополненный укороченными чулками и поворотными кулаками переднего моста УАЗа. В дифференциалах вместо обычных шестерен установили кулачковые механизмы повышенного трения, в свое время разработанные по просьбе заводских гонщиков. Для обеспечения вертикального хода переднего моста пришлось видоизменить картер двигателя и сдвинуть назад его маслоприемник.

значительном картер «раздатки» и карданы превращались в серьезную помеху при езде по бездорожью. Несколько приглушить вой шестерен удалось после того, как раздаточную коробку заставили некоторое время поработать на масле с добавленным в него абразивом, но и это не решило проблемы. В конце концов, остановились на компромиссной схеме. Свести к минимуму угол наклона обоих карданных валов позволяла их одинаковая длина. Для этого пришлось установить раздаточную коробку на равном расстоянии от мостов, то есть... отдельно от КПП. К усиленному металлической накладкой днищу она крепилась мощной поперечиной. В тоннеле трансмиссии вырезали отверстие для рычагов управления «раздаткой». При этом небольшой промежуточный вал, соединявший коробку переключения передач с раздаточной коробкой, расположили с небольшим наклоном, что позволило немного опустить саму «раздатку». Полностью победить шум и вибрации не удалось, но их уровень понизился настолько, что впоследствии уже не вызывал нареканий.

Прочие конструктивные проблемы решались «в рабочем порядке». В качестве ведущего переднего моста использовали развернутый на 180° задний мост ГАЗ-24, дополненный укороченными чулками и поворотными кулаками переднего моста УАЗа. В дифференциалах вместо обычных шестерен установили кулачковые механизмы повышенного трения, в свое время разработанные по просьбе заводских гонщиков. Для обеспечения вертикального хода переднего моста пришлось видоизменить картер двигателя и сдвинуть назад его маслоприемник.

Не меньше хлопот доставила и подвеска. Спереди пружины уступили место рессорам. Усиленные кронштейны крепления их передних концов прикручивались к мощной поперечной балке, расположенной под «юбкой» между лонжеронами кузова. Инновации потребовали установки новых ограничителей хода подвески и изменения крепления амортизаторов. Рессоры со значительной базой крепления позволили отказаться в передней подвеске от стабилизатора поперечной



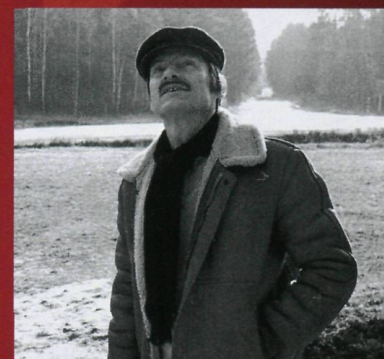
ГАЗ-24-95 на юбилейной выставке, посвященной 90-летию Гаража особого назначения (ГОН), 2011 год

А в это время...

1972 год

26 июля Куба стала членом Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) межправительственной организации, куда входили СССР и социалистические страны Восточной Европы. СЭВ, созданный в 1949 году, был своеобразной альтернативой Европейскому экономическому сообществу (ЕЭС).

1972 год



20 марта на экраны вышел фильм Андрея Тарковского «Солярис», снятый по роману Станислава Лема. Картина получила Гран-при Каннского кинофестиваля и до сих пор остается одним из лучших фантастических фильмов в истории кино. На фото: кинорежиссер Андрей Тарковский.

1973 год



8 апреля ушел из жизни Пабло Пикассо, знаменитый испанский живописец, скульптор и график, один из самых популярных художников XX века. Пикассо считается основоположником кубизма. На фото: Пабло Пикассо среди своих работ (1971).



ГАЗ-24-95 «Волга» на фестивале «Автострада» в Туле (2007 год)

устойчивости. Зато этот элемент появился в задней подвеске, не претерпевшей существенных изменений. Разумеется, оба моста располагались под рессорами, а не «лежали» на них.

Перемещение рулевых тяг вперед потребовало нарастить рулевой вал, а иная, нежели на «двадцать четверке», архитектура днища изменить конфигурацию трубы выхлопной системы.

уникального автомобиля стал зеленый («егерский») цвет фона заводской эмблемы на облицовке радиатора.

Великоленная пятерка

В течение 1974 года вручную было собрано пять необычных полноприводных автомобилей, получивших обозначение «ГАЗ-24-95». Два из них планировалось отправить в Москву заказчикам (по непроверенным данным

ГАЗ-24-95, то ли директора завода Киселева, то ли начальника Отдела испытаний Тихнова, но фактически этот вездеход долгое время служил развездной машиной. Сегодня этот экземпляр находится «на заслуженном отдыхе» в пределах заводской территории, но не в музейной экспозиции. Пришлась ли по вкусу полноприводная «Волга» главному «заказчику»? Неизвестно. Сохранилась цветная фотография, на ко-

В течение 1974 года на Горьковском автозаводе вручную было собрано пять необычных полноприводных автомобилей, получивших обозначение «ГАЗ-24-95»

Поскольку специальных покрышек не было, на испытаниях первого опытного образца, проведенных зимой 1973–1974 годов, использовалась зимняя «резина» «Чайки» 8,5-15", установленная на диски ГАЗ-21. С какими комплектами шин пошли в эксплуатацию готовые образцы, история умалчивает.

В остальном базовая конструкция ГАЗ-24 осталась без изменений. Даже в интерьере не появилось дополнительных опций. Единственным внешним отличием кузова

одна машина предназначалась для эксплуатации по «прямому назначению» в охотничьем хозяйстве Завидово, а на другую «положил глаз» секретарь ЦК КПСС Д. Ф. Устинов). Два других еще в ходе работ заказал для своих нужд Горьковский обком партии (по другой версии горьковские партийные чиновники получили лишь один автомобиль, а второй достался военным). «Контрольный экземпляр» решено было оставить на заводе. Точно неизвестно, чьей служебной машиной формально считался заводской

торой Леонид Ильич рядом с «двадцать четвертой» «Волгой» (видна лишь верхняя половина передней двери) на зимней охоте выцеливает добычу через оптический прицел ружья. Но судя по ряду признаков, это обычная «Волга»: во-первых, автомобиль черного цвета (что можно, конечно, списать на неудачную цветопередачу), а во-вторых, высота ГАЗ-24-95 составляла 167 см, то есть даже «первое лицо государства» не мог, стоя на земле, на полторы головы возвышаться над крышей машины...



Дальние родственники

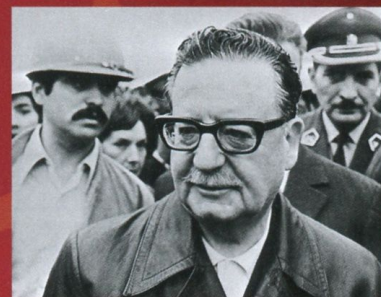


Subaru Leone Station Wagon 4WD (1972–1979 год). Созданная в 1972 году в Японии первая полноприводная версия переднеприводного универсала *Subaru*, получившая название *Leone Station Wagon 4WD*, имела четырехцилиндровый горизонтально-оппозитный 1300-кубовый мотор и подключаемый вручную задний мост. С 1975 года была существенно расширена линейка двигателей объемом 1,4 л (61 и 69 л. с.) и 1,6 л (67, 72 и 80 л. с.). Независимая подвеска всех колес и увеличенный по сравнению с прототипом клиренс обеспечивали машине неплохую проходимость, хотя на звание полноценного внедорожника она не претендовала. Изначально автомобиль позиционировался как транспорт для специального применения в заснеженной или гористой местности, однако после того как в 1974 году *Leone* показали за пределами Японии, продажи резко подскочили. В течение двух лет было продано 100 тысяч экземпляров *Leone*, из которых почти треть ушла в США. Круг почитателей автомобиля расширился благодаря быстрому росту популярности спорта и туризма.



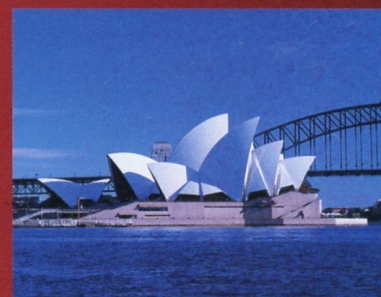
Audi Quattro (с 1980 года). В отличие от ГАЗ-24-95, полноприводный (но отнюдь не внедорожный) легковой автомобиль с ярко выраженным спортивным характером задумывался инженерами немецкого концерна *Audi* «всерьез и надолго», поэтому и трансмиссия для него разрабатывалась с нуля. Главный идеолог проекта Фердинанд Пих считал процесс перехода дорожных автомобилей на полный привод столь же естественным, как переход от установки тормозов только на задних колесах к тормозам на всех колесах. В конце концов, была разработана полноприводная система *Quattro*, позволявшая не только размещать все узлы и агрегаты трансмиссии в одну линию на одном горизонтальном уровне (а значит, не требующая ни отвоевывать пространство в салоне, ни поднимать кузов над дорогой), но и равномерно распределять крутящий момент на полуоси. Революционная для своего времени *Audi Quattro* дебютировала в 1980 году на Женевском автосалоне. С 1982 года технология *quattro* находит применение во всех модельных сериях *Audi*.

1973 год



11 сентября в Чили совершен военный переворот. Во время штурма президентского дворца погиб действующий президент Сальвадор Альенде. К власти пришел генерал Аугусто Пиночет. Он оставался на посту президента и командующего вооруженными силами Чили до марта 1990 года. На фото: Сальвадор Альенде (1972).

1973 год



20 октября состоялось открытие Сиднейской оперы. В церемонии принимала участие королева Великобритании Елизавета II. Здание оперы стало визитной карточкой Сиднея, крупнейшего города Австралии, и одним из самых известных современных архитектурных сооружений.

1974 год

В августе в Стокгольме (Швеция) прошел первый чемпионат мира по шахматам среди компьютерных программ. Выиграв все четыре партии, победу одержала советская шахматная программа «Каисса», названная так в честь богини шахмат.



ГАЗ-24-95 «ВОЛГА»



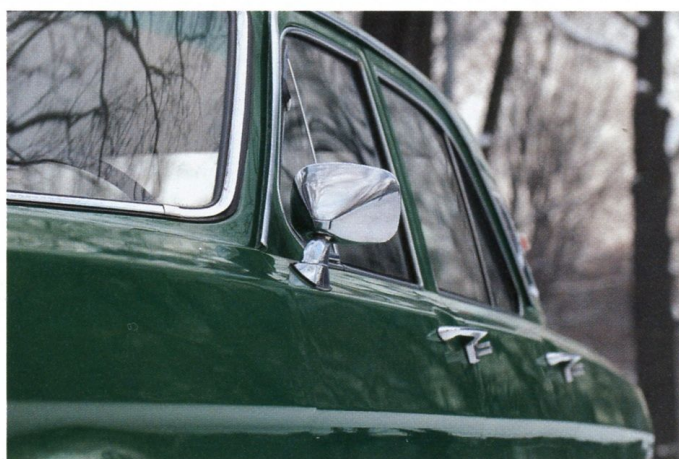


- ❶ Данный экземпляр ГАЗ-24-95 пережил «модернизацию», поэтому внутреннее убранство салона соответствует более поздним версиям ГАЗ-24, выпущенным после 1977 года
- ❷ Приборная панель так называемого мягкого типа: все металлические элементы прикрыты пластмассовыми накладками
- ❸ Самые престижные варианты «двадцать четвертой» оборудовались радиоприемниками, расположенными в центре панели приборов



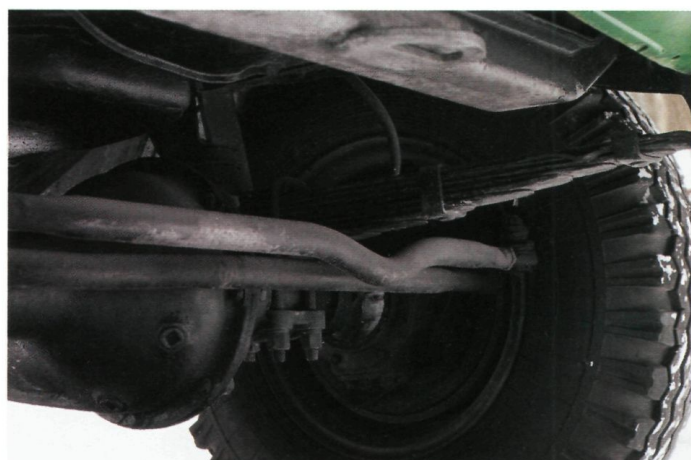


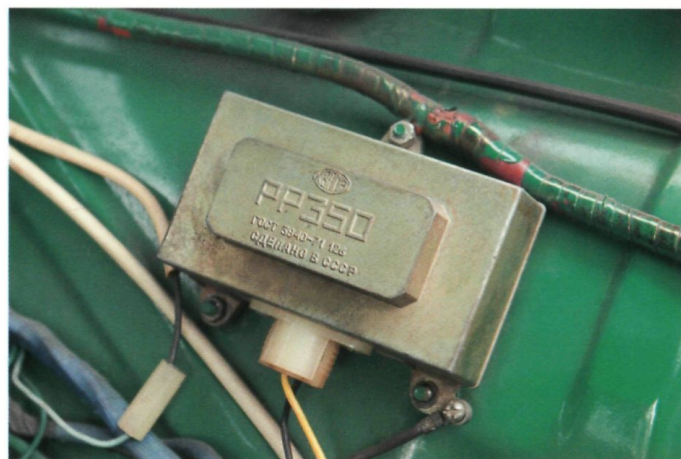
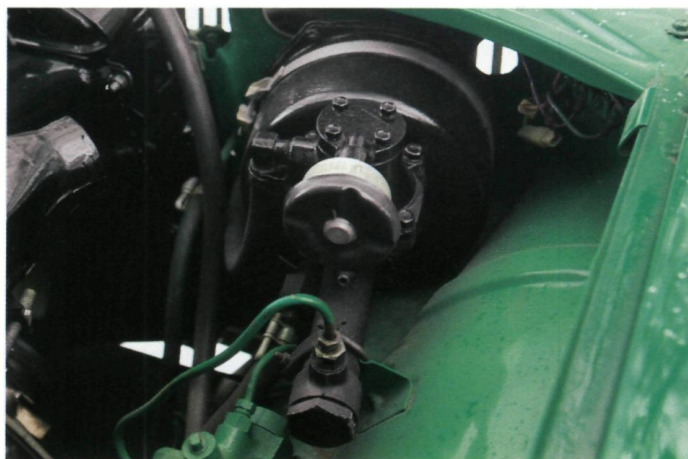
- ❶ В процессе эксплуатации заднее сиденье оснастили подголовниками
- ❷ Дефлекторы системы отопления и вентиляции салона, расположенные в углах приборной панели, можно было направить на боковые окна передних дверей для предотвращения запотевания
- ❸ Бамперы с «клыками» на представленном образце «неродные»: они появились в процессе модернизации
- ❹ С 1974 года на «Волги» стали устанавливать наружное зеркало заднего вида нового образца, которое досталось и ГАЗ-24-95
- ❺ Рычаги управления полноприводной трансмиссией расположены между передними сиденьями



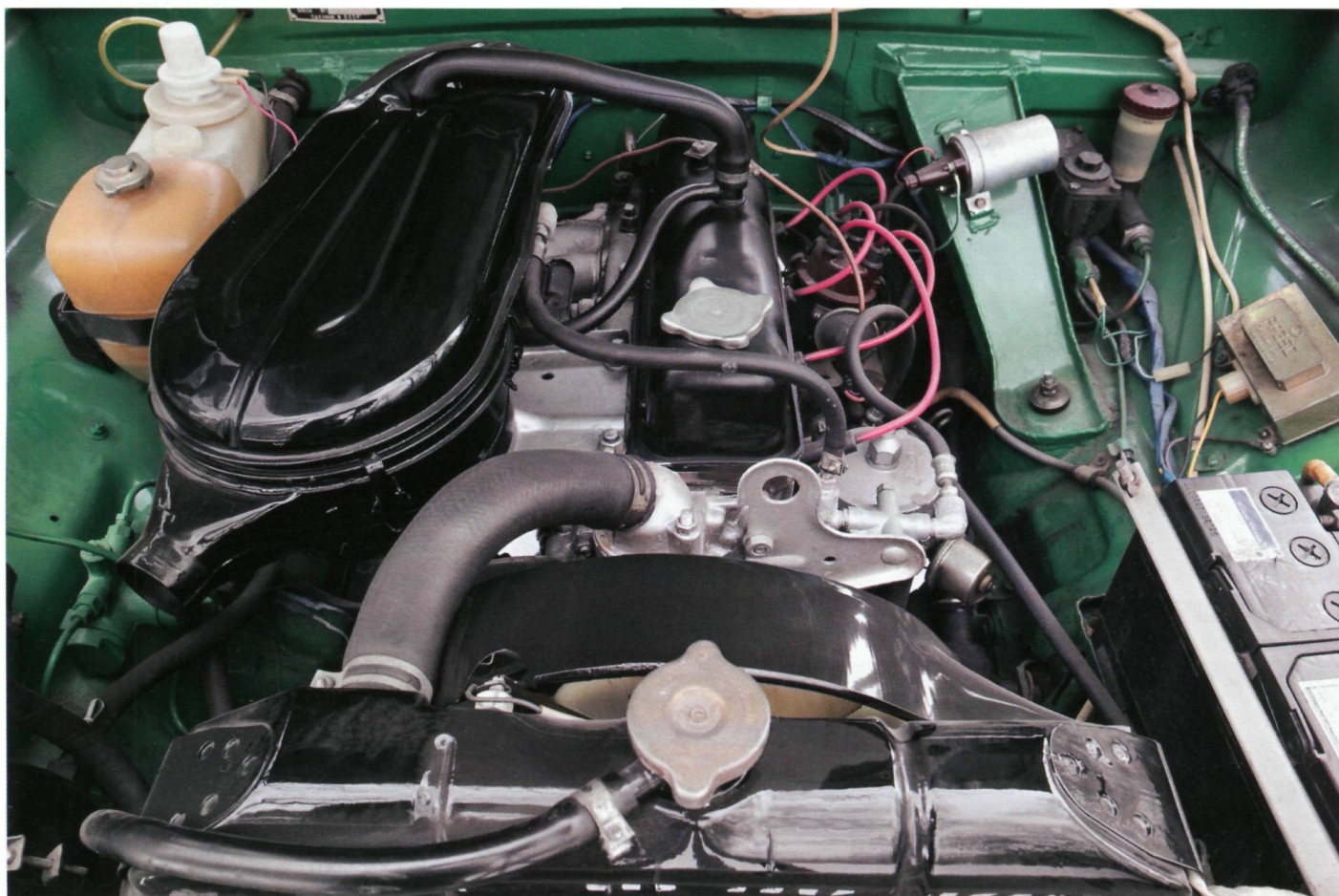
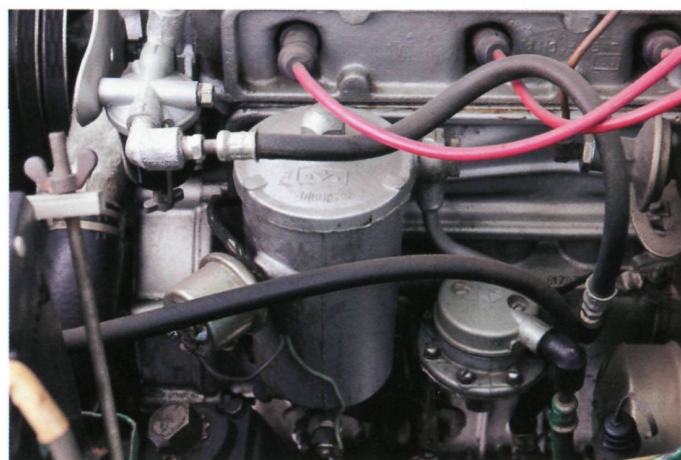


- ❶ Благодаря иной ходовой части кузов ГАЗ-24-95 намного выше над дорогой, чем кузов обычной легковушки
- ❷ Большое запасное колесо занимает значительную часть багажника
- ❸ Передний мост имеет сильно выступающие «газовские» ступичные муфты. Чтобы их прикрыть, пришлось сделать оригинальные колесные колпаки
- ❹ Передняя подвеска на ГАЗ-24-95 рессорная, в то время как на базовом седане подвеска пружинная





- ❶ Гидروвакуумный усилитель тормозов, расположенный в передней части подкапотного пространства
- ❷ Бесконтактный электронный регулятор напряжения
- ❸ Масляный фильтр и бензонасос
- ❹ Двигатель и компоновка подкапотного пространства такие же, как на обычной «двадцать четвертой»



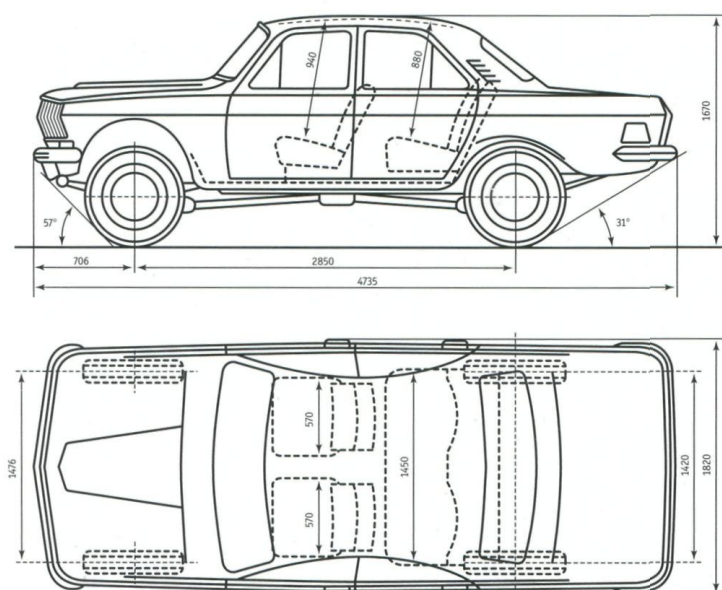


Схема автомобиля ГАЗ-24-95

Технические характеристики ГАЗ-24-95	
Число мест	5
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива при скорости 80 км/ч	14 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60
Генератор	Г250-Н1
Реле-регулятор	РР350
Стартер	СТ230-Б
Прерыватель-распределитель	Р119-Б
Свечи зажигания	A17B
Размер шин	8,5-15
Масса, кг	
снаряженная	1490
полная	1820
Наименьший дорожный просвет, мм	
под передней осью	205
под задней осью	205
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	7,3
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число 19,1	

Подвеска передняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочие передние и задние барабанные, с автоматической регулировкой зазоров, привод гидравлический, с гидровакуумным усилителем и разделителем

стояночный на задние колеса, с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

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

Раздаточная коробка

УАЗ-469, двухступенчатая, с постоянным приводом на задний мост и подключаемым передним; передаточные числа 1,0 и 1,94

Главная передача

гипоидная, передаточное число 4,1

Двигатель

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

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	8,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Карбюратор

К-126Г

Максимальная мощность

98 л. с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

19 кгс.м при 2200–2400 об/мин



До наших дней дошли три из пяти экземпляров ГАЗ-24-95. В эпоху перестройки, после расформирования гаража Горьковского обкома КПСС, один из автомобилей был продан жителю Нижнего Новгорода. Впоследствии он несколько раз менял владельца и в процессе эксплуатации обзавелся дверями, оперением и салоном от ГАЗ-24-10. Экземпляр, который экспонировался в московском Музее ретро-автомобилей на Розожском валу и принимал участие в выставке, посвященной 90-летию ГОН, «прописался» в столице. По утверждению владельца, это и есть машина, некогда поступившая в распоряжение Брежнева. Третий уцелевший экземпляр, по словам директора музея ГАЗ Натальи Колесниковой, находится на территории завода. Судьба двух оставшихся машин неизвестна. Поскольку полноприводная «Волга» сама по себе является уникальной модификацией, никаких «вариаций на ее тему» не существует, однако здесь уместно вспомнить о созданных горьковскими конструкторами внедорожных прототипах — «идейных последователях» ГАЗ-24-95.

ГАЗ-230810 «АТАМАН-ЕРМАК». В середине 90-х на ГАЗе вспомнили о былых успехах на поприще создания пассажирских внедорожников и в надежде на благоприятную конъюнктуру рынка разработали с десяток полноприводных прототипов разной весовой категории и назначения. В 1995 году на платформе ГАЗ-31029 появился пикап «Бурлак» (позже этот автомобиль сделали рамным), а в 1996-м полноприводная версия этой машины, ГАЗ-2308, получившая

имя «Атаман». В 1999 году на базе пикапа ГАЗ-2308 был создан полноразмерный полноприводный универсал ГАЗ-230810 «Атаман-Ермак». Машина оснащалась двигателем рабочим объемом 2,7 л и мощностью 160 л.с. с распределенным впрыском топлива и четырьмя клапанами на цилиндр. Помимо демонстрационного варианта, рассчитанного на перевозку до десяти человек, были разработаны и другие версии «Ермака» — семиместная (с укороченным



задним свесом) и пятиместная (с укороченной базой и трехдверным кузовом).

ГАЗ-3106 «АТАМАН-II». Второй «Атаман», построенный в 1999 году, заставляет вспомнить начало 50-х, когда горьковские художники, разрабатывая внешность грузовика ГАЗ-51 и армейского внедорожника ГАЗ-69, позаботились о едином узнаваемом фирменном «стайлинге» разных по классу и назначению машин.

В экстерьере первого представителя «новой волны» горьковских джипов легко угадываются характерные черты модели



«Волга» ГАЗ-3111, представленной публике двумя годами ранее. Под экстравагантным

кузовом скрывалась «начинка» «Атамана» первого поколения и оригинальные разработки: раздаточная коробка с многорядной пластинчатой цепью Морзе и «фишки», позволяющие причислить автомобиль к классу «Люкс» (ABS, подушки безопасности, электроприводы стекол и зеркал). На единственном опытном образце был установлен модернизированный пятицилиндровый дизельный двигатель ГАЗ-561 мощностью 141 л.с.

ГАЗ-3106 и ГАЗ-31061. В 2001 году продвижение проекта «3106» было прекращено по экономическим соображениям. Однако пару лет спустя спрос на большие джипы заставил горьковчан возобновить работы. Проект сохранил индекс «3106», но был избавлен от имени «Атаман», поскольку автомобиль, на сей раз задуманный как

«бюджетный» внедорожник «без изысков и выкрутасов», создавался практически с нуля. Пятидверный кузов классического дизайна покоился на мощной раме. Автомобиль имел зависимые подвески, постоянный полный привод, двухступенчатую раздаточную коробку и блокируемый межосевой

дифференциал. Двигатель 147-сильный ЗМЗ-405. Поскольку именно этот вариант в конце 2006 года предполагалось запустить в серию, на его платформе в течение 2003–2005 годов создали несколько выставочных версий, отличавшихся исполнением салона и двигателями.

Автомобиль третьей экспериментальной серии был представлен в 2005 году. От модели «3106» он отличался оформлением передней части, удлиненной на 40 мм колесной базой и расширенными задними дверными проемами.

Несмотря на готовность приступить к серийному производству ГАЗ-3106, в декабре 2005 года ОАО «ГАЗ» отказалось от дальнейшей разработки внедорожника.



**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ЗИС-101**

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
X560-095X
NSST
00003
9 772071 095773