

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.



№ 35



ГАЗ-3102 «ВОЛГА»

МИНИСТЕРСКИЙ АВТОМОБИЛЬ
ПЕРВЫЙ РАЗ В СРЕДНИЙ КЛАСС
МОТОР «С РЕПУТАЦИЕЙ»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №35, 2010

РОССИЯ

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

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

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 Паблшинг»
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 Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

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: 160 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

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

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх., все) ©Централ Партнершип;
6: (центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (верх, центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка:
ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко,
Максима Шелепенкова
и Константина Андреева.**

Автомобиль ГАЗ-3102 любезно
предоставлен Музеем военной
автомобильной техники Рязанского
военного автомобильного института.

Дата выхода в России 08.06.2010





«Тридцать первая» «Волга» зачастую воспринимается как модернизированная ГАЗ-24. На самом деле ГАЗ-3102 — это попытка создать самостоятельное, третье семейство «Волг» и заполнить нишу статусных автомобилей, которую занимал в свое время ЗИМ.

Номенклатурные игры

В 1968 году на очередном заседании Конструкторско-экспериментального отдела Горьковского автозавода сотрудники придирчиво изучали макеты перспективных легковых автомобилей (см. фото на стр. 4). На заднем плане будущая «Чайка» ГАЗ-14, на переднем «Волга» с совершенно новым передком, по оформлению напоминающим новую «Чайку», и средней частью, позаимствованной у ГАЗ-24. В 1968 году ГАЗ-24 еще не был запущен в серию, поэтому на фотографии вряд ли представлен вариант его рестайлинга. Если вспомнить, что горьковские конструкторы всегда мечтали об оснащении своих легковых машин шести- или даже восьмицилиндровым двигателем, и обратить внимание на одновременное обсуждение новой «Чайки» и загадочной «Волги», то вывод напрашивается сам собой: очевидно, речь уже тогда шла не просто о модернизации ГАЗ-24 (внешний вид этой машины был достаточно прогрессивным для тех лет), а о создании нового семей-

ства автомобилей, которые можно было бы использовать в эскортном сопровождении правительственных кортежей.

Новая «Волга» должна была стать машиной среднего класса, поэтому уже на стадии создания первых прототипов автомобиль получил индекс, соответствовавший новой отраслевой нормали «3101». Конструкторы рассчитывали на применение V-образных шестицилиндровых двигателей объемом 2990 см³ и мощностью 136 л. с. моделей ГАЗ 24-14 с чугунным блоком цилиндров и ГАЗ 24-18 с алюминиевым. Эти двигатели, задуманные еще для ГАЗ-24, так и не были доработаны в срок. С самого начала горьковские инженеры были жестко ограничены в своих «кузовных амбициях»: всю среднюю часть кузовного каркаса ГАЗ-24 дверные проемы и крышу следовало сохранить в неприкосновенности, поскольку на проектирование этой самой сложной и дорогой в разработке части кузова финансирования не предусматривалось. На откуп кузовщикам были отданы лишь передний и задний объемы.

Первые ходовые прототипы с индексом «3101» появились в середине 70-х. Внешне они отличались от ГАЗ-24 хромированным поясным молдингом (как на ЗАЗ-968), дверными ручками и оформлением передней и задней частей кузова: облицовкой, бамперами, оптикой. ГАЗ-3101 оснащали восьмицилиндровыми двигателями от «Чайки». Работа над семейством ГАЗ-3101 шла неспешно до тех пор, пока в 1977 году не появилась новая «Чайка» ГАЗ-14. Интрига заключалась в следующем: ГАЗ-14, по сравнению со своим предшественником ГАЗ-13, потяжелел, увеличился в размерах и стал выглядеть более солидно, что приблизило его к правительственным ЗИЛам. Соответственно, поднялась и планка, определяющая статус чиновника, которому новая «Чайка» была положена в качестве служебного автомобиля. А на чем же ездить ответственным работникам рангом пониже? ГАЗ-24 к тому времени стал слишком распространенным (он широко использовался в качестве такси и милицейского автомобиля), а значит, напроць лишенным статусности.



Первый опытный образец ГАЗ-3101



Строго и респектабельно

Чиновникам «средней и полутяжелой весовой категории» нужен был свой, знаковый автомобиль — солиднее ГАЗ-24, но проще ГАЗ-14. Эту нишу и предстояло занять новой «Волге», которую впоследствии прозвали «министерской» или «директорской» машиной. Пускать этот автомобиль в свободную продажу изначально не предполагалось. Работа над ГАЗ-3101, которая велась под руководством главного конструктора ГАЗа по легковым автомобилям Н. А. Юшманова, пошла более динамично. Модернизировать

По-настоящему обновили салон: регулируемые по высоте передние сиденья, обогрев заднего и обдув боковых стекол, подлокотник между анатомическими подушками заднего дивана. Новая, отделанная «под дерево» панель приборов из пенополиуретана с тремя круглыми «колодцами» циферблатов на приборной доске в сочетании с велюровой обивкой сидений производила сильное впечатление. Бензобак переехал в безопасное место за спинку заднего сиденья, а запаска расположилась в специальной нише под полом багажника.

Примерно к этому же периоду относится и корректировка цифрового индекса новой «Волги». Замена «единицы» на «двойку» (ГАЗ-3102) означала очередной отказ от V-образных двигателей в качестве базовых в пользу рядных четырехцилиндровых. Причиной такого «поворота», помимо глубоко технических проблем, стали мировые топливные кризисы: на модернизированную «Волгу» огромные надежды возлагал Автоэкспорт СССР, а прожорливый автомобиль оказался бы неконкурентоспособным на западных рынках.

Чиновникам нужен был «свой» автомобиль — солиднее ГАЗ-24, но проще ГАЗ-14. Такой машиной стала новая «Волга»

кузов в полной мере не удавалось из-за ограничений, наложенных техническим заданием, хотя автомобилю такого класса следовало бы иметь более «габаритные» дверные проемы. Поскольку средняя часть кузова должна была оставаться неизменной, невозможно было придать машине модную в 70-е годы клиновидную форму. Пришлось ограничиться полумерами, сделав почти горизонтальной крышку багажника и слегка «заострив» профиль практически пустующего «носа». Серьезное внимание уделили комфорту и безопасности. Новой «Волге» добавили 20 см переднего свеса: им отводилась роль зоны безопасности, сминаемой при лобовом столкновении. Благодаря новым «утопленным» дверным ручкам и отсутствию форточек на передних дверях машина стала выглядеть более современной, соответствующей международным стандартам.

Недостатки шасси (шум и низкая управляемость на высокой скорости) устранили так: переднюю подвеску оставили шкворневой, но основательно переработали; колею передних колес слегка расширили (на 3,4 см), увеличили углы установки шкворня. Устаревшие диагональные шины заменили новыми низкопрофильными радиальными покрышками размером 205/70 R14. Внешний вид новой «Волги» окончательно сложился к 1979 году. Опытный образец ГАЗ-31011 прототип с V-образной «восьмеркой» объемом 4250 см³ внешне от предсерийных машин отличался лишь большим количеством хромированных деталей и поясным молдингом. Правда, от этой «бижутерии» вскоре отказались. Верхний край облицовки радиатора приподняли над линией фар, что придало автомобилю законченный вид — строгий, торжественный и респектабельный.

Хотели как лучше...

Альтернативным силовым агрегатом стал модернизированный движок ЗМЗ-402 (ЗМЗ-24Д), который ставили на ГАЗ-24. Правда, модернизирован он был настолько, что эту версию (ЗМЗ-4022.10) по праву можно считать одним из самых интересных, хотя и не слишком удачных, отечественных двигателей. Речь идет об использовании редкой системы форкамерно-факельного зажигания, которое обеспечивалось совершенно новой головкой блока цилиндров и новым карбюратором. Суть в следующем: основная камера сгорания каждого цилиндра имеет небольшую дополнительную «предкамеру» (форкамеру). В трехкамерном карбюраторе одновременно готовится два вида рабочей смеси — обогащенная и обедненная. Небольшое количество обогащенной смеси подается в форкамеру, а обедненная заполняет основную камеру сгорания. Свечой зажигания воспламеняется смесь в форкамере, а затем мощный «факел» воспламеняет обедненную смесь в цилиндре. И основная камера сгорания, и «предкамера» оснащаются отдельными впускными клапанами. Такая система позволяет, с одной стороны, увеличить КПД двигателя, а с другой — сократить расход топлива и снизить токсичность выхлопа благодаря использованию обедненной смеси. Сам принцип не являлся революционным. Работы по созданию форкамерно-факельного мотора с переменным успехом велись на ГАЗе с 50-х годов. Серийному производству препятствовали технические недоработки, практически сводившие на нет преимущества конструкции. Решить все проблемы удалось после ознакомления



Сотрудники Конструкторско-экспериментального отдела ГАЗа обсуждают перспективные легковые модели (1968 год)



Повысить безопасность автомобиля ГАЗ-3101 должна была и установка передних дисковых тормозов, однако «в целях экономии» их оснастили уже выпускавшимися четырехпоршневыми суппортами и главным тормозным цилиндром от «Москвича-2140». Практика показала, что сэкономили зря: полученные в результате такого «симбиоза» дисковые тормоза были эффективными, но недолговечными и дорогими в эксплуатации.

горьковских инженеров с форкамерно-факельным мотором серийной машины *Honda Civic CVCC* 1975 года. Это дало возможность запланировать базовую модель нового семейства именно с таким двигателем и начать подготовку к производству ГАЗ-3102 с 1982 года.

В конечном счете, форкамерно-факельный двигатель ЗМЗ-4022.10 оправдал возлагавшиеся на него надежды. По сравнению с взятым за основу ЗМЗ-24Д, мощность возросла на 10 л. с., а расход топлива сократился с 10,5 до 8,5 л на 100 км. Хотя новая «Волга» оказалась на полцентнера тяжелее старой, до 100 км/ч она разгонялась почти на четыре секунды быстрее.

Но у этого мотора оказалось много эксплуатационных недостатков, в том числе склонность к перегреву. Работа с системой форкамерно-факельного зажигания, сверхточные настройки и ювелирная регулировка эксклюзивного трехкамерного карбюратора К-156 требовали от водителей и механиков сноровки, опыта и квалификации, а кроме того, времени и соответствующих технических средств. Вскоре движок ГАЗ-3102 приобрел у ремонтников отвратительную репутацию.

В 1996 году выпуск форкамерно-факельного мотора был полностью прекращен. Опустевшее «святое место» под капотом в срочном порядке начали заполнять проверенными силовыми агрегатами от ГАЗ-24 ЗМЗ-402 и ЗМЗ-4021 (дефорсированная версия горьковской «классики» под бензин А-76). Впрочем, этому предшествовал еще один эксперимент.

С 1994 года часть автомобилей семейства ГАЗ-31 оснащали новым детищем Заволжского моторного завода ЗМЗ-4062.10 с комплексной микропроцессорной системой управления впрыском топлива и зажиганием (КМСУД) и гидрокompенсаторами клапанов. Правда, в ту пору двигатель ЗМЗ-4062.10 был еще недостаточно надежным. Зато другие нововведения 1994 года разработанная с нуля пятиступенчатая коробка передач, задний мост с неразъемным картером («неразрезной»), бензобак, «вытеснивший» запасное колесо из-под пола багажника к его стенке, зарекомендовали себя наилучшим образом и в дальнейшем сохранились на всех «прямых потомках» ГАЗ-3102.



Опытный образец ГАЗ-31011 рядом с легковым первенцем Горьковского автозавода ГАЗ-А (1979 год)

А в это время...

1988 год



15 мая начался вывод советских войск из Афганистана. Операцией руководил последний командующий ограниченным контингентом генерал-лейтенант Б. В. Громов. Согласно официальной версии, он последним перешел пограничную реку Амударья. СССР полностью завершил вывод своих частей и соединений к 15 февраля 1989 года.

1990 год



29 июля городу Калинин возвращено историческое название Тверь. Старинный русский город был переименован в 1931 году в честь уроженца Тверской губернии «все-союзного старосты» Михаила Ивановича Калинина.

1994 год

6 мая открыт железнодорожный тоннель под Ла-Маншем (Евротоннель) протяженностью 51 км, соединяющий континентальную Европу с Великобританией. По железнодорожной линии *Nord Europe* можно добраться от Лондона до Парижа всего за 2 часа 15 минут.



«Любовь с привилегиями» (реж. В. Кучинский, 1989 год)

Бывший высокопоставленный чиновник и партийный функционер Константин Гаврилович Кожемякин приезжает на отдых в элитный южный санаторий. На вокзале его встречает шофер Ирина — симпатичная молодая женщина. На «министерской» черной «Волге» ГАЗ-3102 она доставляет Кожемякина в санаторий. Неожиданно для обоих начинается бурный курортный роман. Кожемякин женится на Ирине, она приезжает в Москву и попадает в совершенно иной мир: закрытые магазины, государственные дачи, спецбуфеты... Отца Ирины репрессировали и расстреляли в начале 50-х. Пытаясь выяснить обстоятельства ареста отца, она узнает, что одним из тех, кто подписал ему смертный приговор, был ее нынешний муж. Ирина не принимает ни объяснений, ни оправданий и уходит от Кожемякина.



Легковой автомобиль ГАЗ-3102 «Волга» поздних выпусков

Череда модернизаций

Следующая модернизация «Волги» ГАЗ-3102 состоялась в 1997 году. Была, наконец, освоена новая аутентичная тормозная система, включающая дисковые тормоза передних колес с плавающими одноцилиндровыми скобами и новыми регуляторами давления; появились новые колеса и шины; изменились передняя подвеска и задний мост. От ГАЗ-3110 родоначальнице семейства достался радикально обновленный

салон, а гидроусилитель руля стал частью базовой комплектации. В ходе обновления 2003 года появились новая бесшкворневая передняя подвеска, реактивная тяга в задней подвеске и «доведенный до ума» (а заодно адаптированный под нормы токсичности EURO-2) 16-клапанный двигатель ЗМЗ-4062.10 с распределенным впрыском. В 2005 и 2007 годах обновлялся салон, а в 2008-м часть «тридцать первых» «Волг»

оснастили двигателем ЗМЗ-405 рабочим объемом 2,5 л, соответствующим стандартам EURO-3.

Серийное производство ГАЗ-3102 прекратилось (вместе со всей заднеприводной горьковской линейкой легковых моделей) в 2009 году в связи с финансовым кризисом. По некоторым данным, ежегодный выпуск этого автомобиля никогда не превышал четырех тысяч единиц, что подтверждает его особый статус.



Дальние родственники



Tatra-613 (1969–1996 годы)

Tatra-613 последний из автомобилей представительского класса с задним расположением двигателя. Модели *Tatra* разрабатывались специально для правящей элиты Чехословакии. Если *Tatra-603*, созданная в середине 50-х годов на волне «оттепели» и демократических настроений, выглядела подчеркнуто футуристично, то сменивший ее автомобиль *Tatra-613* был официозен, элегантен и строг.

Расположение восьмицилиндрового V-образного двигателя воздушного охлаждения рабочим объемом 3,5 л и мощностью 170–200 л. с. над задним мостом позволило добиться почти идеальной для заднемоторных автомобилей развесовки и, как следствие, управляемости и устойчивости. *Tatra-613* весила 2,3 т и расходовала 18 л бензина на 100 км. Собирали эти машины вручную на «стапелях», что обеспечивало идеальное качество.



Mercedes-Benz-280SE (W116) (1972–1980 годы)

Впервые в практике *Mercedes* большие седаны и роскошные купе на их основе были выделены в особый класс (*Sonderklasse*) и получили в индексе литеру «S» в 1972 году. Поводом стала разработка новой базовой модели *Mercedes-Benz W116*. Уже в 1973 году эта машина испытывалась в нашей стране, и именно на нее ориентировались создатели «Волги» ГАЗ-3101. Аналогом «Волги» по рабочему объему и мощности двигателя является модификация *280SE*. Литера «E» присваивалась версиям с электронной системой регулирования впрыска топлива, но ведь и двигатель ГАЗ-3102 простым назвать нельзя. Несмотря на рядный шестицилиндровый мотор объемом 2746 см³, мощностью 177 л. с., а позднее 185 л. с., модификация *280SE* была одной из самых «скромных» в линейке *W116*. Большое значение при разработке модели инженеры компании *Mercedes* уделили элементам безопасности.

1997 год

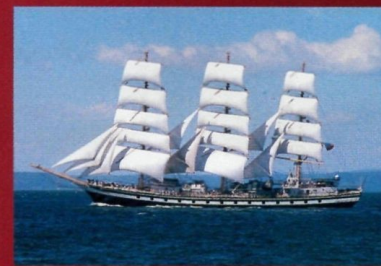


31 августа в Париже в автомобильной катастрофе погибла принцесса Уэльская Диана, «королева сердец», одна из самых популярных в мире женщин. На фото: Диана во время посещения Тушинской детской больницы в Москве, которой она подарила медицинское оборудование (1995 год).

2005 год

16 февраля в России вступил в силу Киотский протокол международный документ, принятый в Киото (Япония) в декабре 1997 года в дополнение к Рамочной конвенции ООН об изменении климата. Он обязывает развитые страны и государства с переходной экономикой сократить или стабилизировать выбросы в атмосферу парниковых газов.

2007 год



2 ноября отправился в кругосветное путешествие учебный барк «Паллада». Построенный в Польше на Гданьской судовой верфи в 1989 году трехмачтовый корабль назван в честь знаменитого фрегата «Паллада» русского военного флота. В 2007–2008 годах судно пересекло экватор и побывало в 19 иностранных портах.



ГАЗ-3102 «ВОЛГА»



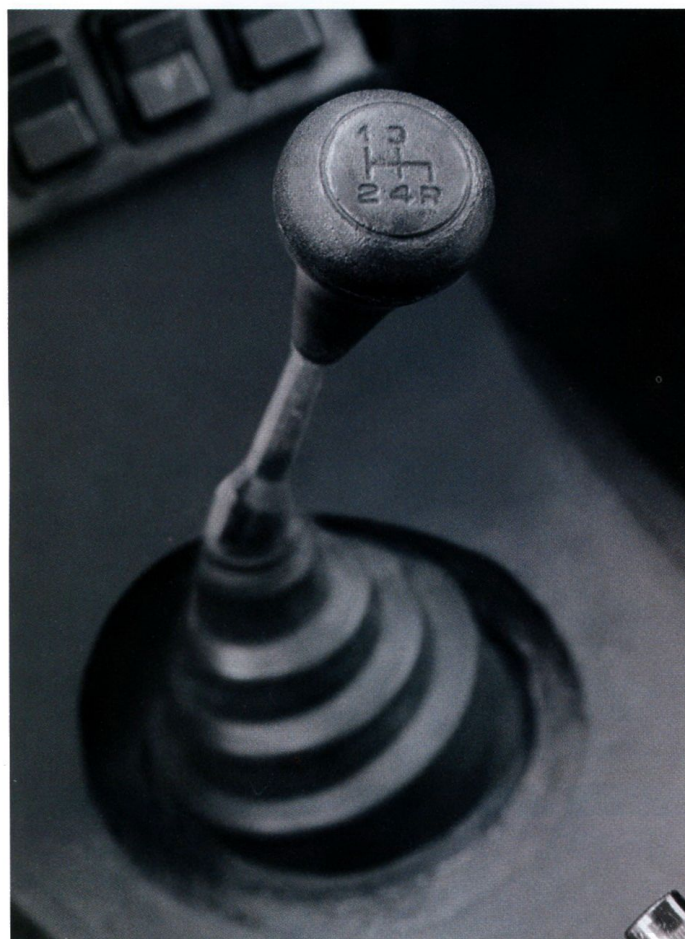


- ❶ В начале 80-х годов оформление салона ГАЗ-3102 считалось роскошным: мягкая полиуретановая приборная панель плюс вставки «под дерево»
- ❷ На модификации ГАЗ-31013 устанавливалась автоматическая коробка передач от «Чайки», поэтому педалей всего две
- ❸ Приборы круглой формы снабжались специальными противобликовыми конусными стеклами, что выглядело весьма необычно





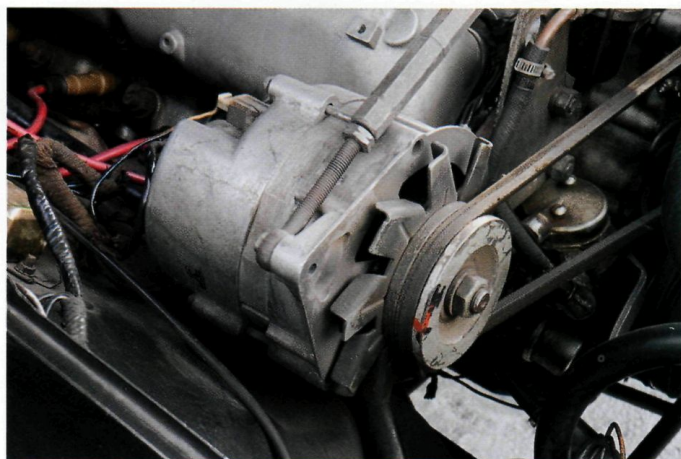
- ❶ Очищать фары от налипшей грязи должны были мощные форсунки, установленные на бампере. Форсунки плохо справлялись с этой задачей, поэтому данная опция не пользовалась популярностью у водителей
- ❷ ГАЗ-3102 были первыми «Волгами», на которых появились прямоугольные фары
- ❸ На машине с АКП селектор управления «маскировался» под обычный рычаг управления механической коробкой передач. Естественно, алгоритм его работы не совпадал со схемой на ручке рычага управления
- ❹ Утопленные ручки дверей на «Волгах» впервые появились именно на ГАЗ-3102
- ❺ По сравнению с небольшими фонарями ГАЗ-24, задние фонари ГАЗ-3102 казались огромными и на первых порах привлекали внимание



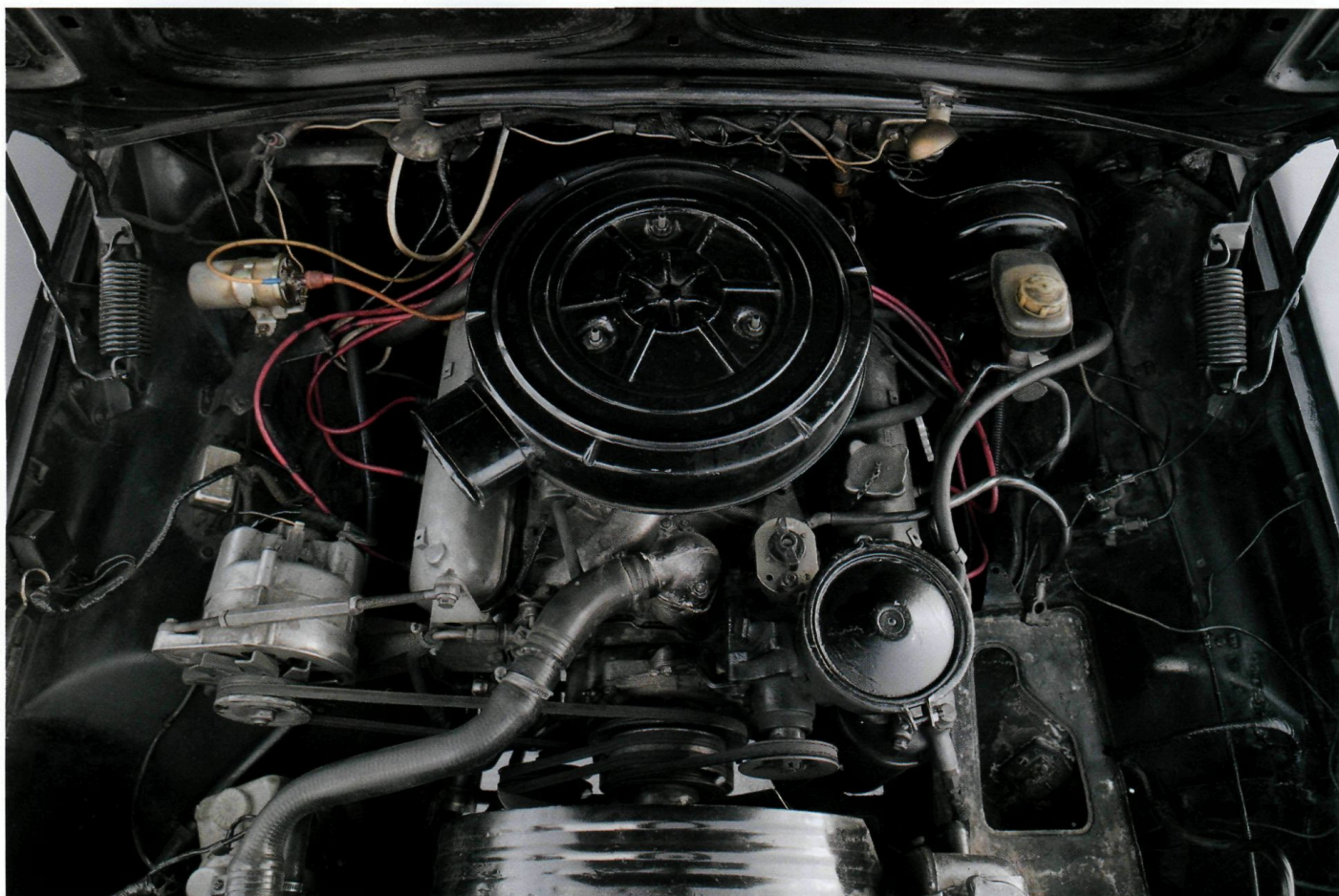


- ❶ Две выхлопные трубы (от двух выпускных систем на V-образном моторе) — единственное хорошо заметное внешнее отличие модификации ГАЗ-31013 от стандартного ГАЗ-3102
- ❷ Для улучшения устойчивости и управляемости утяжеленный передок машины обязательно уравнивался балластом в багажнике, в данном случае — ящиком с песком. На фото хорошо виден установленный за задним сиденьем бензобак
- ❸ Крышка бензобака у ГАЗ-3102, выпускавшегося в советское время, располагалась в верхней части крыла
- ❹ Корпус воздушного фильтра





- ❶ Насос гидроусилителя руля
- ❷ Генератор электрооборудования автомобиля
- ❸ Главный тормозной цилиндр с вакуумным усилителем
- ❹ Восьмицилиндровый V-образный двигатель от «Чайки» удачно вписался в подкапотное пространство «Волги»



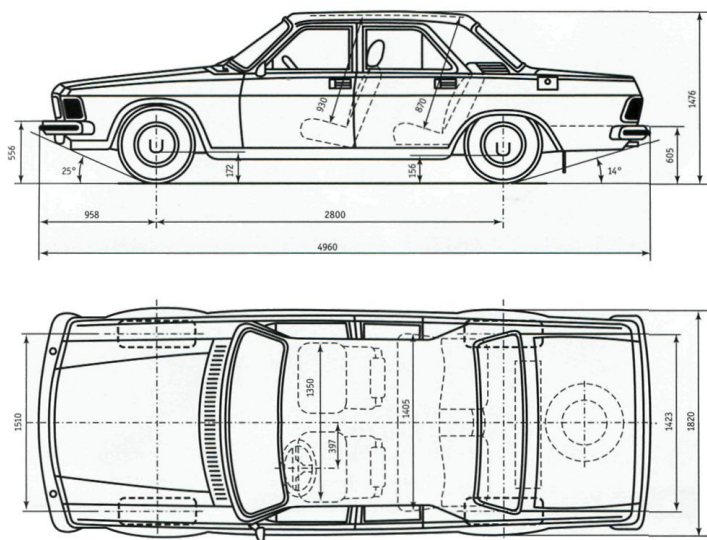


Схема автомобиля ГАЗ-3102

Технические характеристики ГАЗ-3102* (комплектация 1982 года)

| | |
|--|----------------------------------|
| Число мест | 5 |
| Максимальная скорость | 152 км/ч |
| Разгон до 100 км/ч | 16,2 с |
| Тормозной путь со скорости 80 км/ч | 44 м |
| Расход топлива при скорости 80 км/ч | 8,5 л/100 км |
| Электрооборудование | 12 V |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-60ЭМ |
| Генератор | Г-225 со встроенным выпрямителем |
| Регулятор напряжения | 13.3702 |
| Прерыватель-распределитель | P-147Б |
| Стартер | СТ-230Б |
| Свечи зажигания | A-14Д |
| Размер шин | 205/70 R14 |
| Масса, кг | |
| снаряженная | 1470 |
| полная, в том числе: | 1870 |
| на переднюю ось | 890 |
| на заднюю ось | 980 |
| Наименьший радиус поворота, м | |
| по оси следа внешнего переднего колеса | 5,9 |
| наружный габаритный | 6,2 |
| Дорожный просвет, мм | |
| наименьший | 156 |

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с трехребневым роликом, передаточное число 19,1

Подвески

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

задняя на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочий: передние тормозные механизмы дисковые, задние барабанные; привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем; задний тормоз имеет регулятор давления

стояночный: на задние колеса с механическим приводом

Сцепление

однодисковое сухое

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа

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

Главная передача гипоидная, передаточное число 3,9

Двигатель

ЗМЗ-4022.10, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, с форкамерно-факельным зажиганием

Диаметр цилиндра, мм 92

Ход поршня, мм 92

Рабочий объем, см³ 2445

Степень сжатия 8,0

Порядок работы цилиндров двигателя 1-2-4-3

Карбюратор

K-156

Максимальная мощность

105 л. с. при 4750 об/мин

Максимальный крутящий момент

18,5 кгс.м при 2500–3000 об/мин



«Номенклатурный» статус ГАЗ-3102 не предполагал создания на базе этой машины большого количества модификаций. И все же о нескольких любопытных версиях основной модели стоит рассказать.



ГАЗ-31022. Строго говоря, индекс «31022» принадлежит другому автомобилю — универсалу на базе ГАЗ-31029. В очень небольших количествах выпускали и грузопассажирскую версию «министерской» «Волги», а «лишняя» двойка в индексе соответствовала горьковской традиции обозначений универсалов. Если учесть, что в свободной продаже ГАЗ-3102 не появлялся, получается, что эта машина должна была стать служебным транспортом чиновника высокого ранга. Зачем в семействе такого автомобиля грузопассажирская модификация, не совсем понятно.



ГАЗ-31021. Еще на стадии разработки новой «Волги» в 1979 году была предпринята попытка заявить автомобиль как «олимпийское такси» и создать соответствующую модификацию. От базовой модели прототип отличался фонарем с шашечками на крыше, массивными резиновыми клыками на бампере (на предсерийных экземплярах «общегражданской» «Волги» стояли хромированные клыки с резиновыми накладками), обивкой салона (из кожзаменителя) и таксометром. Было построено две таких машины. Испытывались они в Москве, однако дальше намерений дело не пошло.



ГАЗ-3102 V8. В данном случае «V8» — не официальное наименование, а признак, объединяющий три модификации: ГАЗ-31011, ГАЗ-31012 и ГАЗ-31013. Все они имели восьмицилиндровые двигатели с обычной системой зажигания. Первые две версии продолжали традиционную горьковскую линейку «догонялок» внешне стандартных машин необычайной резвости для спецслужб и эскорт. ГАЗ-31011 оснащался форсированным мотором ЗМЗ-53, ГАЗ-31012 двигателем объемом 5,53 л и мощностью 195 л. с., заимствованным у ГАЗ-13 и доработанным для «догонялки» на базе ГАЗ-24. Версия ГАЗ-31013 с двигателем от ГАЗ-14 имела салон с улучшенной отделкой, поскольку предназначалась для чиновников, «не доросших» до новой «Чайки» совсем чуть-чуть. Все три модификации оснащались гидромеханическими автоматическими трансмиссиями «Чайки» и гидросилителями руля.



ГАЗ-31029. К концу 80-х годов «износился» уже второй набор кузовных штампов для «Волг» семейства ГАЗ-24. Между тем, спрос на горьковскую «классику» ГАЗ 24-10 не падал. Прекращать производство этой ходовой машины было нецелесообразно, а средствами для изготовления новых штампов завод не располагал. В то же время в прекрасном состоянии находилась вся кузовная оснастка мелкосерийной ГАЗ-31. Используя это оборудование для производства кузовов своей «демократичной» модели, ГАЗ убивал двух зайцев: проводил фейслифтинг ГАЗ-24 и сэкономил на штампах. Так в 1992 году и появилась модель ГАЗ-31029: начинка от ГАЗ 24-10 в слегка «перешитом» и упрощенном «костюме» от ГАЗ-3102. По сравнению с «тридцать первой», передок стал менее солидным и более современным. От «министерской» «Волги» ГАЗ-31029 достался и салон, правда в упрощенном исполнении.

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



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ЗАЗ-966 «ЗАПОРОЖЕЦ»**

DeAGOSTINI

