

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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



№ 18



# ГАЗ М-22 «ВОЛГА»

ГРУЗОВИК? НАПОЛОВИНУ!  
ГЕРОЙ ПЛОХИХ ДОРОГ  
«СКОРАЯ ПОМОЩЬ» ПРИДЕТ ВОВРЕМЯ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №18, 2009

#### РОССИЯ

**Издатель и учредитель:**  
ООО «Де Агостини»,  
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,  
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.  
Генеральный директор: Н. Скилакис  
Финансовый директор: Н. Василенко  
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина  
Менеджер по продукту: М. Ткачук  
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Адрес редакции:**  
ООО «Де Агостини»,  
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,  
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.  
(письма читателей по данному адресу  
не принимаются)

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

Адрес для писем читателей:  
Россия, 170100, 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 в Федеральной  
службе по надзору за соблюдением  
законодательства в сфере массовых  
коммуникаций и охране культурного  
наследия ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

#### УКРАИНА

**Издатель и учредитель:**  
ООО «Де Агостини Паблшинг»  
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11  
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:  
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ  
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

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

Свидетельство о регистрации СМИ  
Министерства юстиции Украины  
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

#### КАЗАХСТАН

**Распространение:**  
ЗАО «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»

**Печать:** Типография ОГДА, Италия  
Тираж: 150 000 экз.

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

ISSN 2071-095X  
© 2009 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: ООО «Де Агостини»;  
2: ООО «Де Агостини»;  
3, 4: частная коллекция Ивана Падерина;  
5: (центр) частная коллекция  
Ивана Падерина;  
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;  
6: (верх, все) © Фильмофонд Центральной  
киностудии детских и юношеских фильмов  
имени М. Горького;  
6: (низ) частная коллекция Ивана Падерина;  
7: (центр, все) частная коллекция  
Ивана Падерина;  
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;  
8-13: ООО «Де Агостини»;  
15: частная коллекция Ивана Падерина;  
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:  
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля —  
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Текст: Иван Падерин**

**Издатель благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска  
Александра Павленко.**

**Автомобиль ГАЗ М-22 «Волга»  
любезно предоставлен  
Азадом Леонидовичем  
Хачатуровым (г. Москва).**







**В ноябре 1961 года многим водителям и пассажирам, а также тоннам народнохозяйственных грузов случилось уехать в Сталинград, а приехать в Волгоград. На смену культу личности стали приходить культы рек в названиях городов.**

В то же самое время выше по течению Волги проходили испытания сразу несколько новых вариантов ГАЗ-21: «полугрузовой» ГАЗ-22, «грузовой» 22А и «санитарная карета» 22Б — определения тех лет. И ими в принципе все было сказано: если автомобиль — «карета», то ход его должен быть мягким, а если «грузовой» — то сам по себе вместительный и мощный, даже если наполовину.

Слово «универсал» тогда еще было новым. В СССР универсальными считались анальгин, автомат Калашникова, зубной порошок и оберточная бумага — то, что на все случаи. На долю же легкового автомобиля таких случаев могло выпасть три: перевезти с комфортом пассажиров, доставить груз либо совместить первое и второе. Вот тогда это универсальный автомобиль. Союзное первенство в деле серийного освоения универсалов принадлежало московскому заводу малолитражек (МЗМА), известному в народе как «Москвич». Как и в любом «Москвиче», в модели «423» все было относительно. По сравнению

с легковой «Волгой», полностью освоенной в том же 1957 году, полугрузовой «Москвич» не имел никакого реального превосходства во вместимости, сопряженной с комфортом, грузоподъемности и тем более проходимости, а перегруз в центнер сводил на нет всю его малолитражную экономичность. Не та это была машина, чтобы решать важные народнохозяйственные задачи по перевозке малых партий грузов. А партия как раз требовала, чтобы малые грузы в СССР доставлялись малым транспортом. Газеты даже печатали разоблачающие фельетоны о подвозе нескольких пачек школьных тетрадей на трехтонном ЗИСе... Но малогабаритного транспорта в стране так и не было, хотя работы по нему велись в Горьком, Ульяновске и Риге. Горький, как город-завод, продвигал сразу несколько проектов ГАЗ-19 (моноприводный вариант ГАЗ-69, полуторку ГАЗ-56), грузовую и полугрузовую «Волги» — то есть, фургон и универсал. Все эти модели были доведены до стадии прототипов, прошли испытания, однако в серийное про-

изводство была запущена всего лишь одна из них — универсал на базе «Волги» — ГАЗ-22. Путь от прототипа до конвейера он проделал в том же темпе, что и его «база» — менее чем за два года.

## Полугрузовик

Анонсирован первый прототип ГАЗ-22 был в августе 1960 года. Его кузов получил новую силовую структуру задней части, длинную крышу, оригинальные задние двери и стекла, складывающуюся спинку заднего сиденья, багажный отсек. Масса кузова возросла на 100 кг, номинальная грузоподъемность — на 75 кг. Вся эта нагрузка, естественно, ложилась на рессоры задней подвески и шины. Поэтому рессорные листы универсала имели повышенную жесткость по сравнению с ГАЗ-21, а шины большей размерности (7,10–15 дюймов вместо 6,7–15) — соответственно, большую грузоподъемность. Универсал мог перевозить 5 человек (вместе с водителем) и 175 кг груза в заднем отсеке, а при сложенной спинке заднего сиденья — двух человек и 400 кг.



Прототипы «полугрузового» автомобиля и скорой помощи. 1960 год



Площадь «полугрузового» отсека составляла 1,6 м², а при раскладке в «грузовой» 2,4 м²; полезный объем, соответственно, кубометр и полтора кубометра. Двустворчатая пятая дверь с откидывающимся нижним бортом позволяла перевозить «концом наружу» и длинномеры — например, доски или спальную мебель.

Когда речь идет о важных народнохозяйственных задачах, надо понимать (без издёвки), что других задач тогда в стране

Параллельно с универсалом ГАЗ разрабатывали еще две рабочие версии машины скорой медицинской помощи 22Б и цельнометаллический фургон 22А грузоподъемностью полтонны. Первая должна была восполнить транспортный вакуум, образовавшийся в сфере здравоохранения после снятия с производства в 1960 году санитарной ЗИМ ГАЗ-12Б. Вторая — предназначалась для тех самых «малых партий». Всю эту линейку летом 1961 года выставили

ем багажного отсека — давали бы простому советскому человеку возможности дополнительного заработка: обогащению от дачного участка, сверлильного станка, извоза и прочей индивидуальной трудовой деятельности. Пустить такую машину в оборот торговли — значило пробить брешь в государственном устройстве. Путем несложного открывания задней двустворчатой двери универсал тут же превращался бы из личной машины в частную собственность, в средство произ-

## «Волга»-универсал была мечтой даже за пределом государственной границы

не было, и для личного пользования универсалы не предназначались. Поэтому мы говорим про килограммы груза, а не багажа. Единичные образцы ГАЗ-22 производились в течение 1961 и начале 1962 года. По разным данным, было собрано до пяти машин для опытной эксплуатации на ГАЗе и предприятиях Горького. Машины были сделаны в деталировке выпускаемой тогда второй серии ГАЗ-21 — с соответствующей решеткой радиатора, оленями на капотах, фонарями и подфарниками в тяжелых окладах, массивными клыкастыми бамперами. Для того, чтобы борт грузового отсека мог свободно откидываться, клыки заднего бампера были уменьшены по высоте. Таких клыков было изготовлено в два раза больше, чем экспериментальных ГАЗ-22, но все равно в наше время их уже не найти.

на ВДНХ. Фургон — в первый и последний раз, а универсал и «скорая» экспонировались и на следующий год, но их было уже не узнать. ГАЗ провел модернизацию основной 21-й версии, летом 1962 года серийный выпуск моделей 22 и 22Б начался уже в деталировке третьей серии «Волги».

### И никакой личной жизни

ГАЗ-22 в народе упорно называли «универсал ГАЗ-21». Так было понятнее, тем более, приобрести «двадцать вторую» рядовому человеку в СССР не представлялось возможным. Обычная «Волга» — и та являлась пределом мечтаний, а универсал как идеальная семейная машина был мечтой даже за пределом государственной границы. Дело в том, что дополнительные потребительские свойства ГАЗ-22 — грузоподъемность и объ-

водства. Частной собственности в действующей с 1936 года конституции СССР предусмотрено не было. Поэтому ГАЗ-22 и не являлся товаром народного потребления, его не продавали и не регистрировали на частных лиц. Первым универсалом, доступным обладателю простого советского паспорта, стал в 1967 году «Москвич-426» — машина такая же «безобидная» по своим возможностям, как и все малолитражки. Приобретение ГАЗ-22 было доверено гражданам только в начале 70-х, после снятия модели с производства и ее тотального вымещения из гаражей госучреждений (аналогичным образом отходили в частные руки и кареты скорой помощи). Владельцами изрядно потрепанных машин, после многочисленных согласований, оценок и переоценок, становились, как правило, работники тех же предприятий.



«Скорая помощь» на конвейере





Фургон грузоподъемностью 500 кг с глухими металлическими стенками существовал в единичном экземпляре. Грузовой отсек был отгорожен от салона сеткой, бензобак — перенесен в базу, а под задним свесом днища крепилось запасное колесо. В 1961 году машина демонстрировалась на ВДНХ, и по такому случаю была окрашена в два цвета и декорирована маскотом оленя. Но после выставки она была благополучно заброшена — машина выходила слишком дорогой в производстве, чтобы развозить лишь мелкие партии грузов.

ГАЗ-22А, выпущенный в единственном экземпляре



До этого одно из немногих исключений — право купить новый ГАЗ-22 было сделано для народного артиста Юрия Владимировича Никулина. В написанном им союзному правительству письме была доходчиво обоснована необходимость приобретения «Волги-универсала» для перевозки реквизита советского, а не какого-нибудь частного цирка. Неизвестно, в каком году было получено разрешение, но уже во время съемок в фильме «Андрей Рублев» (1964–1966 годы) у Юрия Владимировича действительно появился черный красавец-универсал.

По своей сути ГАЗ-22 был абсолютным хозяйственным объектом — мощным, комфортабельным и очень вместительным. Паспортная грузоподъемность в 400 кг часто на практике перекрывалась раза в полтора. И ничего. Заложенный еще в «двадцать первую» запас прочности был использован в полной мере на экспортных «двадцать вторых». Так, скандинавский импортер «Волг», компания *Konela*, одной заменой только шин и амортизаторов — с заводских на фирменные — безопасно увеличивала грузоподъемность до 600 кг. К тому же, по финским и шведским правилам, на сплош-

ном переднем сиденье могли находиться три человека. Естественно, что и никаких ограничений на продажу универсалов за рубежом не существовало. И проходимый, негниблемый, нечувствительный к холоду ГАЗ-22 становился надежной и недорогой опорой финского частного производителя, начинавшего уже подкармливать деликатесами свою бывшую метрополию. И не только финского.

Универсалу были свойственны все те же агрегаты, что и седану третьей серии: тот же набор двигателей — 75, 80 и 85 л.с., те же коробка и мост с теми же передаточными числами, те же модернизации ходовой части и оформления интерьера. В 1965 году на всех «Волгах» были усилены лонжероны, удлинены «дворники», поменаны подшипники ступиц и индексы моделей — формально ГАЗ освоил в том году сразу несколько новых модификаций. Базовый универсал получил индекс «22В», машина в улучшенно-экспортном исполнении — «22М». От ранних «сараев» их отличали две продольные выштамповки на крыше для придания дополнительной жесткости листу «купола». Выпуск универсала закончился одновременно с ГАЗ-21, в июне 1970 года.

А в это время...

## 1960 год



Советская сборная по футболу становится чемпионом Европы. На фото: Москва, ответственный секретарь и зампред Федерации футбола СССР Андрей Старостин, игроки сборной СССР Лев Яшин и Игорь Нетто (слева направо) с Кубком Европы.

## 1961 год



Советская космонавтика завоевывает мир. В 1961 году Юрий Гагарин посетил 15 стран, где ему приходилось совершать до 20 выступлений в день. На фото: первый космонавт в Бразилии.

## 1964 год



Нобелевским лауреатом по физике становится ученый из СССР Александр Прохоров, автор фундаментальных исследований в области квантовой электроники. На фото: король Швеции Густав VI Адольф (слева) вручает премию советскому ученому.



## «Шофер на один рейс» (реж. В. Зобин, 1981 год)

В фильме «Шофер на один рейс» ГАЗ-22 получает самую значимую и осмысленную кинороль в своей истории. Знатной колхознице необходимо купить в Москве машину. В ее представлении — «Жигули» или «Москвич». Ее случайный попутчик настаивает: «Волгу» надо покупать, «двадцать первую — универсал». Пройдет, где хочешь, нагрузишь — сколько захочешь. Грузовик!». Готовый слоган для памятника автомобилю! То есть и через 20 лет с момента начала производства и 10 лет после снятия ГАЗ-22, купленный по случаю его списания с автобазы, считался в СССР лучшей альтернативой сразу всем отечественным машинам.



ГАЗ-22 с горьковским экипажем Галкин-Терехин в Аддис-Абебе, Эфиопия

### Спорт

За годы выступлений на международных ралли ГАЗ-21 не добилась выдающихся результатов. По своей массе и габаритам она больше подходила на роль техники для машин-победительниц поколения 60-х. Выше всего «Волга» поднялась (в прямом и переносном смысле) на эфиопском высокогорном ралли 1967 года — экипаж

на ГАЗ-21 занял второе место в абсолютном. Советская команда выступала на трех седанах и одном ГАЗ-22 (экипаж Галкин-Терехин). Причем тяжелый универсал вовсе не являлся машиной технической поддержки, а шел в общем спортивном зачете. Зачем? Во-первых, это реклама. Сбыт седанов за рубежом к тому году уже отвесно падал вниз. А за универсалом ГАЗ-22 все еще

оставалась ниша «утилитарных автомобилей для плохих дорог», и, чтобы поддержать спрос, «Автоэкспорт» сделал такую неожиданную ставку. Во-вторых, ралли «Эфиопия» — это гонка на выносливость. Здесь более важны были надежность, прочность, отличная пылезащита и теплообмен. И «Волги» почти идеально вписывались в эти условия.





## Больничный лист



Прототип кареты скорой помощи. Конец 1960 года

Теоретически покататься в 60-е годы на ГАЗ-22 мог любой гражданин. Для этого надо было набрать телефон «03», позвонить на здоровье и подождать, пока приедет белая карета. Салон ГАЗ-22Б был разделен застекленной перегородкой на два отсека. В санитарном отсеке располагались специально спроектированные дюралевые носилки, тандемом — два кресла для медперсонала и раскладной «больничный» столик. При одинаковой вместимости с моделью ГАЗ-12Б скоромощная «Волга» была более комфортна для экипажа, обладала большей скоростью и маневренностью. В водительском же отсеке для простора устанавливался не сплошной диван, а два раздельных кресла. В отличие от универсала, подвеска и шины «санитарки» были идентичны с легковой моделью, что обеспечивало ей выигрыш в плавности хода. Запасное колесо и инструмент хранились

в отдельной нише за левой задней дверью. На крыше машины устанавливался опознавательный фонарь с красным крестом, на левом переднем — фара-искатель. Ревущих сирен, которыми «Волги» распугивают улицы в старых советских фильмах, в заводской спецификации не значилось. После модернизации всего семейства в 1965 году «карета» получила индекс 22Д (единственное внешнее отличие ранних «скаров» и «сараев» ГАЗ-22 от модернизированных две длинные продольные выштамповки на крыше — для придания листу крыши жесткости). На протяжении восьми лет все «скаровые» выпускались со стандартными по мощности двигателями — 75, 80 и 85 л. с. Экспортные версии («амбулансы»), пользовавшиеся хорошим спросом в Скандинавии, Дании и, естественно, в соцлагере) декорировались хромом и обозначались до 1965 года — 22БМ, после — 22Е.



Серийный экспортный вариант ГАЗ-22Е, выпускавшийся в 1965–1970 годы

## 1965 год



В Ленинграде во время реконструкции Гостиного двора, на месте крупнейшего до революции ювелирного магазина, обнаружен ценный клад: восемь слитков чистого золота (на фото) общим весом 128 килограммов.

## 1967 год



Дочь И. В. Сталина Светлана Аллилуева эмигрирует из СССР. Ее отъезд вызывает ужесточение режима выезда советских граждан за рубеж на долгие годы. На фото: Светлана Аллилуева на пресс-конференции в Нью-Йорке, 1967 год.

## 1968 год



Впервые в истории советской авиации было открыто прямое воздушное сообщение между СССР и США. На фото: американский «Боинг-707» в московском аэропорту «Шереметьево».





ГАЗ М-22 «ВОЛГА»





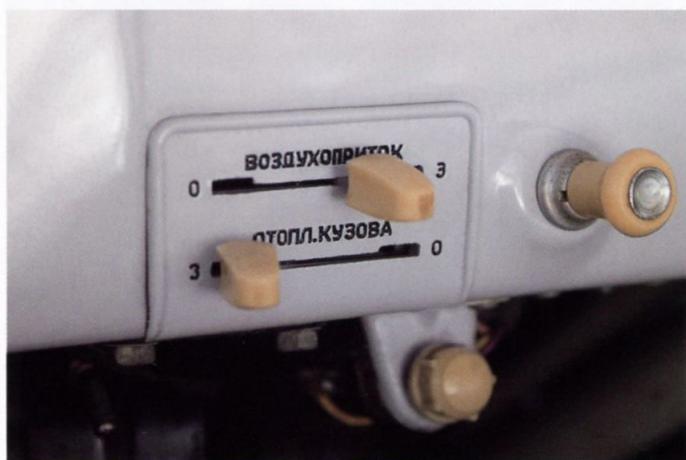




- ❶ На переднем диване легко могли поместиться трое взрослых, но ОРУД-ГАИ пресекали такие попытки
- ❷ Педальный узел идентичен ГАЗ-21 третьей серии: уже нет педали насоса централизованной смазки, зато появилась «лягушка» насоса омывателя лобового стекла
- ❸ Знаменитый спидометр с прозрачной «сферой»







- ❑ Серийные ГАЗ-22 выпускались в детализовке третьей серии «Волги» — с так называемой облицовкой «китовый ус» и «узкими» бамперами...
- ❑ ...а также с задними фонарями без тяжелого металлического оклада
- ❑ Так выглядит блок управления «климат-контролем». Пусть не столь эффективно дует, зато эффектно смотрится
- ❑ Часть ГАЗ-22 не оборудовалась радиоприемником. Его место занимала специальная пластмассовая вставка — редкая по нынешним временам деталь
- ❑ Выключатель внутрисалонного освещения расположен на правой — пассажирской — стойке
- ❑ Характерная для всех «Волг» того поколения выштамповка «росчерк молнии» на задних дверях



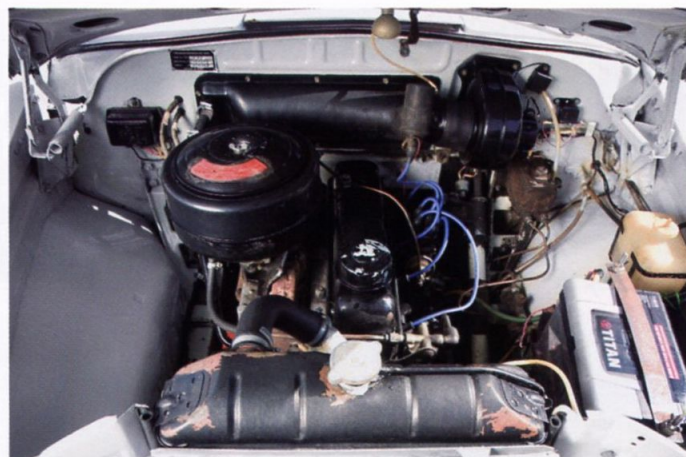
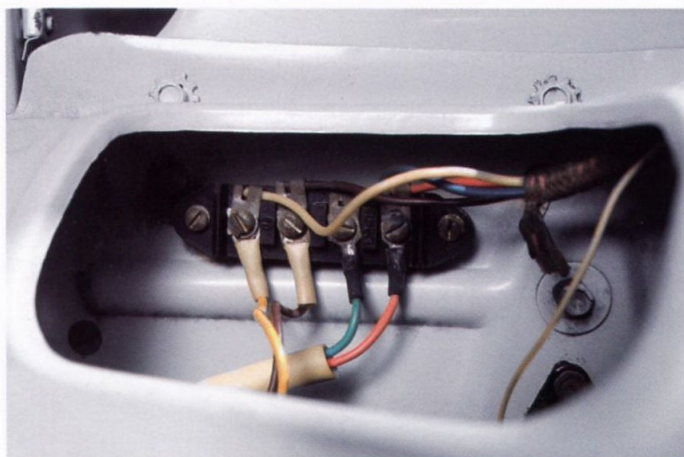




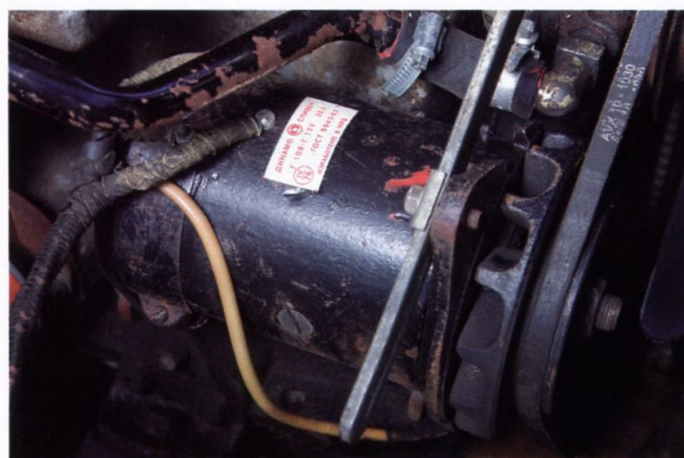
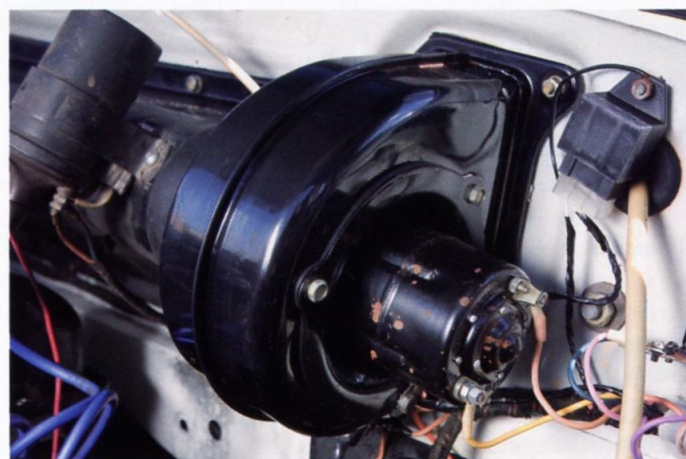
- ❶ Откинутая вниз нижняя створка задней двери могла служить площадкой для перевозки длинномеров или же походным столиком на привале
- ❷ Запасное колесо и ниша для инструмента находились под ровным полом грузового отсека
- ❸ Складная спинка заднего сиденья фиксировалась к борту резиновыми запорами
- ❹ Самая характерная деталь в оформлении ГАЗ-22 — ручка нижнего борта с плафоном освещения номерного знака







- ❶ Все электроразъемы фар, поворотников и сигналов вынесены на передний щит
- ❷ Моторный отсек ГАЗ-22 идентичен ГАЗ-21 третьей серии
- ❸ Электромотор вентилятора печки вынесен из салона в моторный отсек — хоть он и редко вызывал нарекания, но обслуживать его удобнее именно под капотом
- ❹ «Кастрюля» воздушного фильтра. В ней — фильтрующий элемент из капроновой лески и 300 мл отработанного масла в качестве пылеулавливателя
- ❺ Интенсивность обдува радиатора изменялась створками жалюзи
- ❻ На всех ГАЗ-21/22 устанавливался генератор постоянного тока





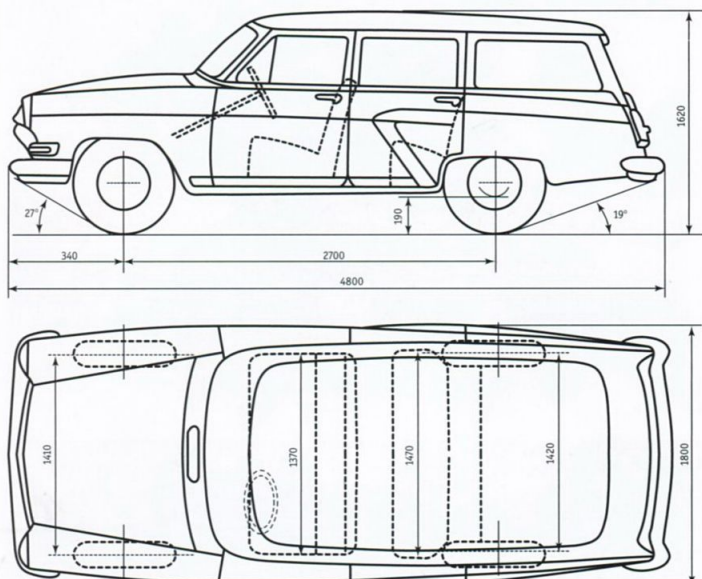


Схема автомобиля ГАЗ М-22 «Волга»

#### Техническая характеристика ГАЗ М-22 «Волга»

Число мест:	5
Максимальная скорость	120 км/час
Время разгона до 100 км/ч	34 сек
Паспортный расход топлива	11–13,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-54-ЭМ
Генератор	Г-12
Реле-регулятор	РР24
Стартер	СТ21
Прерыватель-распределитель	РЗ-Б
Свечи зажигания	A14У
Размер шин	7,10–15
Объем топливного бака	60 л

#### Вес автомобиля в снаряженном состоянии:

без нагрузки общий	1560 кг
на переднюю ось	730 кг
на заднюю ось	830 кг

#### Дорожные просветы:

под передней осью	200 мм
под задней осью	190 мм

#### Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	6,3 м
-------------------------------------	-------

#### Подвеска передняя:

независимая, пружинная с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические двустороннего действия:  
до 1961 года — рычажные, после — телескопические

#### Подвеска задняя:

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двустороннего действия:  
до 1961 года — рычажные, после — телескопические

#### Рулевой механизм:

глобоидальный червяк и двухгребневый ролик

#### Тормоза:

барабанные, с одноконтурным гидравлическим приводом, прямого действия

#### Сцепление:

однодисковое сухое с гидравлическим приводом включения

#### Коробка передач:

механическая трехступенчатая с синхронизаторами на второй и третьей передачах, рычаг управления — на рулевой колонке

#### Передаточные числа:

I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход 3,738

Коническая главная передача — 4,55

#### Двигатель:

ГАЗ-21А, четырехтактный, четырехцилиндровый карбюраторный, рядный, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра	92 мм
Ход поршня	92 мм
Литраж двигателя	2445 см <sup>3</sup>
Степень сжатия	6,6
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3

#### Карбюратор:

К-22И, с 1960 года — К-105

#### Максимальная мощность:

70 л.с. при 4000 об/мин

#### Максимальный крутящий момент:

167 Нм при 2200 об/мин





Утилитарное назначение этого автомобиля столь очевидно, что ГАЗ-22 был исключен в СССР из списка товаров народного потребления, дабы не способствовать предпринимательским настроениям в обществе, готовом построить к 1980 году не то что универмаг, а целый коммунизм. Поэтому первыми воспользовались хозяйственной выгодой от такой машины вовсе не советские люди, а европейские предприниматели.



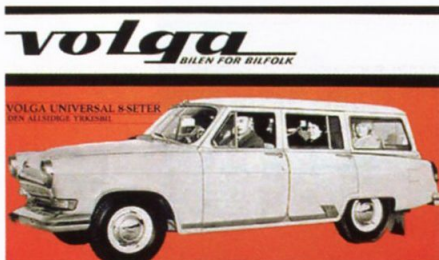
**Кустарные развозчики** Поскольку промышленность так и не предложила хозяйственникам развозного автомобиля с повадками легковушки и характером ломовой лошади, те выходили из положения собственными силами, смекалкой и болгаркой — кто во что горазд. Каждый кустарно сделанный из ГАЗ-21 или 22 — выпиленный пикап или сваренный фургон — был по-своему уникален, хотя в большинстве случаев никакой эстетической нагрузки и не нес. Базой для них служили уже отработавшие свое машины.



**Полноприводный универсал ГАЗ-22**, поставленный аналогично горьковской модели М-72 на полноприводное шасси, — с передним мостом и раздаточной коробкой от внедорожника ГАЗ-69. Судя по всему, у машины оригинальная передняя подвеска и усиленные лонжероны. Самая достоверная версия происхождения данного вида такова, что сразу пять одинаковых автомобилей были построены по заказу Минобороны на одном из военных предприятий для охотничьих выездов высших государственных и партийных чинов.



**Спецуниверсал** Практически одновременно с ГАЗ-22 была запущена еще одна модель ГАЗ-23 — седан «для особых поручений» с восьмицилиндровым 195-сильным двигателем. Никаких проблем скрестить этот силовой агрегат с универсалом не было. Известен случай, когда завод специально поставил мотор V8 на ГАЗ-22. Машина была заказана заводу в 1967 году и предназначалась для советского посольства в одной из ближневосточных стран. Своего собственного индекса она не имела.



**Volga Konela** Для оживления спроса на «Волги» шведская Konela создала в 1965 году восьмиместную версию ГАЗ-22 с тремя рядами сидений вместо обычных двух. Двухместное сиденье третьего, дополнительного ряда — не столь комфортабельное, как штатные диваны, — помещалось подушкой в нише для инструментов, как раз над задней осью. Его спинка также складывалась, образуя ровную грузовую площадку. Средний ряд, как и передний, «ездил» по салазкам оригинальной конструкции и для удобства посадки на дополнительные сиденья сдвигался вперед.



**Праворульная ГАЗ-22П** Для экспорта в страны с левосторонним в то время движением — Великобританию, Швецию, Кипр, Индию и Индонезию — ГАЗ выпускал «Волги» с правым расположением органов управления, причем как седаны, так и универсалы. Помимо перенесенных на другой борт руля, педалей и приборов, они имели напольный рычаг переключения передач. В общей сложности было выпущено свыше ста ГАЗ-21П и 22П, из них только 15 были проданы в Соединенном Королевстве. Интересный факт: там одна 22П даже попала в кадр четвертого фильма об агенте 007 «Шаровая молния».



**Изотермический фургон НАМИ** В 1963 году головной институт автомобильной отрасли, НАМИ, вернулся к теме фургона на базе ГАЗ-22. Также единственный экземпляр представлял собой демонстрационное пособие для авторемонтных заводов по превращению универсалов в фургоны, перевозящие скоропортящиеся продукты. Грузовой отсек был отгорожен, оконные проемы — закрыты листами металла, а внутренней теплоизоляцией служил «сэндвич» из пенопласта и дюралевых панелей. В качестве морозильной камеры использовался 40-литровый контейнер для сухого льда.



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

РЕКОМЕНДУЕМАЯ  
**149**  
рублей  
ЦЕНА



DeAGOSTINI



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ  
ГАЗ 11-73**

**DeAGOSTINI**

ISSN 2071-095X  
X560-1202  
00018  
9 772071 095773