

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.



№ 48



ГАЗ-24-10 «ВОЛГА»

СЕКРЕТ ЕЕ МОЛОДОСТИ
КАРТИНА В «БЮДЖЕТНЫХ» ТОНАХ
ОПЯТЬ ТАКСИ!

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №48, 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: 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).

www.deagostini.ru

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 Агостіні»

www.deagostini.ua

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

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 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: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 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) © киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): 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
Констатина Андреева,
Александра Павленко,
Андрея Морозенко,
и Максима Шелепенкова**

Дата выхода в России 07.12.2010





«Волга» ГАЗ-24-10 появилась в результате одной из самых дерзких в истории отечественного автопрома «операций по омоложению». Кузов ГАЗ-24 с дизайном 15-летней «выдержки» и двигатель, конструктивной основе которого на тот момент исполнилось почти 30 лет, привели в соответствие с требованиями времени. Обновленная «старушка» продержалась на конвейере еще семь лет.

Ветер перемен

В 1982 году Горьковский автозавод успешно освоил производство первой «директорской» «Волги» ГАЗ-3102, перевел дух и начал присматриваться к ветерану конвейера ГАЗ-24.

За 12 лет, прошедших с момента запуска ГАЗ-24 в массовое производство, модель не утратила своей привлекательности: она все еще считалась статусным служебным автомобилем, и ею по-прежнему комплектовались таксопарки всей страны. Кроме того, «Волга» ГАЗ-24 была единственной советской легковой машиной, близкой к Е-классу и потому особенно популярной у частных.

Тем не менее, автомобиль нуждался в обновлении. Достаточно вспомнить, что двигатели ЗМЗ-24Д и ЗМЗ-24-01Д были прямыми потомками разработанного еще для «двадцать первой» «Волги» верхнеклапанного мотора М-21. Поэтому именно глубокая модернизация силового агрегата и ходовой части стала первым этапом

«омоложения» ГАЗ-24 и перехода к новой версии ГАЗ-24-10.

Новые двигатели семейства ЗМЗ-402, которыми предполагалось оснащать ГАЗ-24-10, конструктивно «выросли» из моторов 24Д и 24-01Д. К инновациям можно отнести бесшпоровые крышки коренных подшипников, безвтулочные опоры распредвала, модернизированную систему охлаждения с новой помпой, новые впускные и выпускные клапаны увеличенного диаметра, двойные клапанные пружины, чугунный распредвал измененного профиля, демпфер-гаситель крутильных колебаний на шкиве коленвала, бесконтактную систему зажигания, новый генератор, модернизированный карбюратор К-126ГМ и свечи А14В1. Часть двигателей комплектовали карбюраторами К-151 с системой ЭПХХ и рециркуляцией отработавших газов. В результате на роль агрегата для ГАЗ-24-10 претендовали двигатели трех модификаций: ЗМЗ-402.10 базовый для «общегражданских» версий (бензин АИ-93, степень сжатия

8,2, 100 л.с., 182 Нм); ЗМЗ-4021.10 для такси и частично универсалов (А-76, степень сжатия 6,7, 90 л.с., 173 Нм); ЗМЗ-4027.10 для седанов в версии «такси» (сжиженный газ/АИ-93, степень сжатия 8,2, 85 л.с., 167 Нм). Несмотря на то что обновление «двадцать четверки» начали именно с модернизации силового агрегата, окончательный переход на новые моторы произошел лишь в апреле 1986 года.

«Слабым звеном» ГАЗ-24 были низкая курсовая устойчивость и недостаточная управляемость (документально это было подтверждено испытаниями, проведенными в преддверии разработки ГАЗ-3102.) Поэтому переднюю подвеску незначительно переработали, а колею расширили, что позволило оснастить шасси широкопрофильными радиальными шинами 205/70 R14.

Радикальному обновлению подверглась тормозная система. От ГАЗ-3102 «десятке» достались главный тормозной цилиндр типа «тандем» и интегрированный с ним



Собственная черная «Волга»? Значит жизнь удалась!



Испытания ГАЗ-24-10 на Дмитровском автополигоне

двухкамерный вакуумный усилитель. Задние тормоза получили регулятор давления. Впоследствии часть машин оснащалась передними дисковыми тормозами от «тридцать первой» «Волги». Передаточное число заднего моста изменилось до 3,9,

Шаг вперед, два шага назад

Обновлению «классики» во многом способствовала унификация с ГАЗ-24 ряда модернизированных узлов и деталей, использованных в конструкции освоенного заводом ГАЗ-3102. В первую очередь, это

ния (нижняя часть резко уходила к щиту моторного отсека) и более «рубленую» форму, напоминавшую дизайн панели приборов ГАЗ-24. Другой была и компоновка элементов сервиса: справа от приборной доски, над консолью, у ГАЗ-3102 располагались радиоприемник или магнитола, а у ГАЗ-24-10 это место заняли воздуховоды системы вентиляции и отопления. Соответственно, место на консоли, введенное на ГАЗ-3102 воздуховодам, в интерьере «десятки» досталось магнитоле. Если на «тридцать первой» «Волге» декоративной планкой под дерево был украшен весь «фасад» торпедо, то при декорировании панели приборов ГАЗ-24-10 ограничились лишь небольшой вставкой на крышке перчаточного ящика и собственно комбинации приборов.

Принципиальным отличием панели приборов ГАЗ-24-10 от аналогичного элемента ГАЗ-3102 можно считать материал, из которого она была изготовлена. Если на «тридцать первой» это был упругий и травмобезопасный пенополиуретан, то «десятке» пришлось

Обновленная «Волга» ГАЗ-24-10 производила впечатление действительно современного автомобиля

а усиленное сцепление было взято от модели «3102».

С такой начинкой (но еще в старом кузове) ГАЗ-24-10 в 1984 году впервые был продемонстрирован публике на выставке «Автопром-84», а первые серийные экземпляры сошли с конвейера в 1985-м. Второй этап модернизации предусматривал рестайлинг интерьера и экстерьера.

касалось интерьера. Одинаковые несущие элементы центральной части кузова ГАЗ-24 и ГАЗ-3102 делали абсолютно идентичным пространство салона, что позволяло более или менее точно воспроизвести в новой модели интерьер ГАЗ-3102.

Приборная панель, на первый взгляд того же типа, что и у ГАЗ-3102, на самом деле имела иной профиль поперечного сече-

довольствоваться жестким пластиком.

Из того же материала делали и накладки на передние и центральные стойки крыши и все это из соображений экономии: обновленная «Волга» не должна была выйти за пределы «бюджетного» сегмента.

Так, например, сиденья с подголовниками конструктивно не отличались от сидений ГАЗ-3102 и тоже имели «гаражную» регулировку по высоте, но обивались не велюром (случалось и такое, но лишь на немногочисленных ранних экземплярах с улучшенной комплектацией ГАЗ-24-10-051), а недорогой рубчатой тканью серой или бежевой. На такси и универсалах сиденья и вовсе имели виниловое покрытие (за исключением водительского, обгороженного тканевыми вставками на лицевой части). По сравнению с ГАЗ-3102 не претерпели изменений новый трехспицевый руль и некоторые органы управления: в отличие от «двадцать четвертой» педаль газа из напольной превратилась в подвесную, а рычаг стояночного тормоза занял ставшее к тому времени традиционным место на тоннеле трансмиссии, прикрытом пластиковым кожухом с углублением для всяких мелочей (как и на ГАЗ-3102).



ГАЗ-24-10 сходит со сборочного конвейера Горьковского автозавода



«На круги своя» вернулся внешний вид бамперов: с хромированной основы исчезли клыки, осталась лишь изящная резиновая накладка. Правда, произошло это несколько раньше появления ГАЗ-24-10 — такими бамперами комплектовались «двадцать четверки» выпуска 1985 года. С окон передних дверей исчезли открывающиеся форточки. Ранние ГАЗ-24-10 комплектовались стандартными «волжскими» зеркалами, только не в хромированном, а в черном корпусе. «Почернели» и стеклоочистители.

Дверные карты с вазовскими подлокотниками тоже были заимствованы у ГАЗ-3102 без изменений и упрощений. Отделочные панели ставили, как правило, черного цвета, хотя встречались бежевые, коричневые и даже зеленые. «Бюджетную» картину салона завершали обыкновенные черные резиновые коврики.

Тем не менее, если по сравнению с «тридцать первой» салон ГАЗ-24-10 можно считать шагом назад, то по сравнению с «исходным» ГАЗ-24 это был заметный шаг вперед. Интерьер стал современнее, удобнее и, благодаря ряду эргономичных решений, безопаснее.

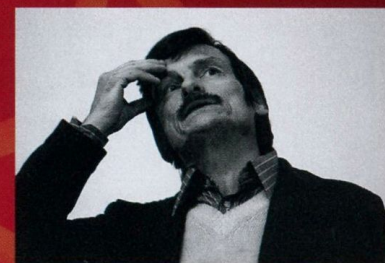
Долой «китовый ус»!

Экстерьер ГАЗ-24 предстояло обновить без оглядки на «тридцать первую» «Волгу». Речь шла о сохранении всех кузовных штампов, поэтому на откуп дизайнерам было отдано лишь оперение. Стильный, с легким налетом американизма дизайн «двадцать четвертой» к 1985 году стал классическим, а классика, как известно, не устаревает. Стоит отдать должное горьковским художникам-конструкторам: они не

стали слепо следовать моде и не попытались «влепить» на передок популярные в те годы прямоугольные фары, что совершенно разрушило бы образ автомобиля. Лишним (и дорогим) посчитали и оснащение машины четырьмя круглыми фарами. Таким образом, визуальное впечатление формировалось в основном за счет облицовки радиатора. Визитная карточка «Волги» — ломаный «китовый ус», покрытый хромом, уже в 70-х выглядел архаично. Поэтому на экспортные машины, предназначенные для комплектации французскими дизелями, ГАЗ начал ставить решетки радиатора из черного пластика. Это удачное решение и перекочевало впоследствии на ГАЗ-24-10. Использование современной оптики с лампами габаритных огней в линзах фар позволило отказаться от подфарников в виде отдельного элемента. Изящные дверные ручки под естественный хват заменили на красивые и современные (но крайне неудобные), полностью утопленные в плоскость дверей, такие же как на ГАЗ-3102. Не забыли и о такой важной для имиджа детали, как колеса: «десятка» обзавелась

А в это время...

1986 год



1 февраля состоялась премьера последнего фильма знаменитого советского кинорежиссера Андрея Тарковского «Жертвоприношение». Автор «Иванова детства», «Соляриса» и «Андрея Рублева» в 1984 году эмигрировал из СССР и снимал свой последний фильм в Швеции. Картина получила специальный приз на Каннском фестивале 1986 года.

1986 год

9 февраля во время своего второго в XX веке визита в Солнечную систему комета Галлея достигла ближайшей точки к Солнцу. Любители астрономии всего мира наблюдали комету невооруженным глазом, а ученые — с помощью космических аппаратов.

1987 год



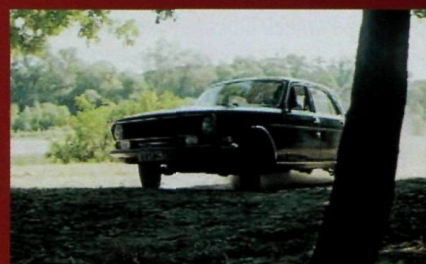
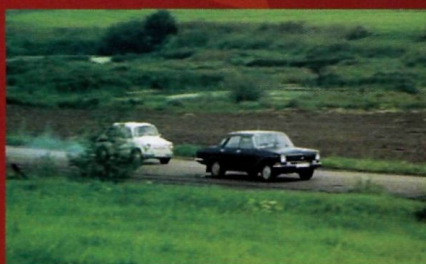
7 марта на советском телевидении впервые в прямом эфире вышла программа Владимира Молчанова «До и после полуночи». Передачу, которая воспринималась как «глоток свободы», смотрела вся страна. На фото: Владимир Молчанов берет интервью у иллюзиониста Игоря Кю.



Один из ранних ГАЗ-24-10 на службе у горьковской милиции

«Акселератка» (реж. А. Коренев, 1987 год)

Что делают юные девушки, получив аттестат зрелости? Пьют шампанское! А Анюта тут же побежала в милицию и потребовала принять ее на работу — хотя бы стажером. Она и каратэ владеет, и машину водит, и чемпионка по стрельбе. Не взяли в «органы»? Не беда: девушка занялась частным сыском. Вместе с сотрудником Госстраха Кузей она начинает раскручивать дело о пропаже новеньких «Волг». И с этого момента сюжет строится вокруг угнанной красавицы ГАЗ-24-10: поначалу она «брюнетка», потом ее перекрашивают в «блондинку», гонки, преследование... Парочка незадачливых детективов в конце концов попадает в руки автомобильной мафии. Но тут в дело вступает милиция. Зло наказано, справедливость торжествует, а Анюта опять требует взять ее на работу — и опять в уголовный розыск!



ГАЗ-24-10 «Волга» до сих пор можно встретить у участников

пластиковыми колпаками, полностью закрывавшими колесный диск. С хромированных «гребенок», прикрывающих дефлекторы вентиляции салона на задних стойках крыши, исчезли стояночные огни, а с нижней кромки крыши багажника — широкий хромированный молдинг. Излишеством посчитали и шильдики «Волга» на передних крыльях и задней панели багажника. О «видовой принадлежности» заявляли лишь заводская

эмблема на облицовке радиатора и плоская декоративная накладка с правой стороны крышки багажника. Обновленная «Волга» ГАЗ-24-10 производила впечатление автомобиля действительно современного и прогрессивного. Во второй половине 80-х розничная цена ГАЗ-24-10 составляла 16 370 руб., ГАЗ-24-12 — 19 570 руб. Переход к производству ГАЗ-24-10 осуществлялся постепенно. Лишь с апреля 1986 года с конвейера начали сходить «де-

сятки» с «полным пакетом» обновлений. Модернизированные универсалы завод освоил лишь к 1987 году. К началу 90-х кузовные штампы, сработанные еще в конце 60-х годов, износились и качество «десяток» резко упало. В конце концов, «двадцать четвертое» кузовное оборудование было передано на Чебоксарский авторемонтный завод для производства запчастей, а нишу ГАЗ-24-10 в горьковской линейке в 1992 году занял ГАЗ-31029.



Дальние родственники



Mercedes-Benz W124 (200) (1984–1990 годы)

Эта модель, дебютировавшая на автосалоне в Севилье в ноябре 1984 года, была буквально напигована самыми передовыми разработками. Особого внимания заслуживают системы откидывания подголовников одним нажатием клавиши на консоли и очистки лобового стекла единственным дворником. Последнее стало возможным благодаря сильному наклону стекла, сделанному не только по соображениям дизайна, но и из-за стремления конструкторов добиться оптимальной аэродинамики. Специально для новой серии был модернизирован созданный в 1980 году двигатель M102. На модели *Mercedes-Benz 200*, по литражу и мощности наиболее близкой к ГАЗ-24-10, устанавливался двухлитровый карбюраторный мотор M102.924 мощностью 109 л. с. *Mercedes-Benz 200 (W124)* с таким двигателем выпускался до 1990 года, после чего был исключен из модельного ряда семейства.



Audi 100 C3 (1982–1991 годы)

Впервые в новейшей европейской истории седан бизнес-класса получил скругленные обтекаемые формы: до появления в 1984 году *Mercedes-Benz W124* «аэродинамический» рекорд удерживала *Audi C3* — коэффициент лобового сопротивления 0,30. Впервые было применено остекление автомобиля «заподлицо» с кузовными панелями. В том же 1983 году *Audi 100 C3* получил звание «Автомобиль года» в Европе. Наиболее популярным и прогрессивным вариантом двигателя этой модели был турбодизель с прямым впрыском топлива объемом 2,5 л и мощностью 120 л. с. Но к ГАЗ-24-10 ближе версия со 100-сильным карбюраторным мотором I5 (что означает «рядный пятицилиндровый»), выпускавшимся в 1982–1984 годах. *Audi 100 C3* имела полноприводную (но не внедорожную) версию *Quattro*: над созданием именно такой платформы в те годы бились горьковские конструкторы (ГАЗ-3105).

1990 год

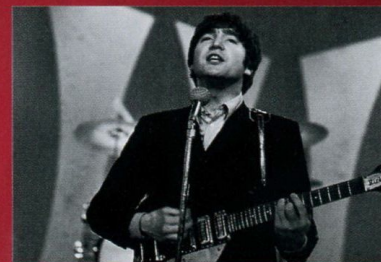


16 января Указом Президиума Верховного Совета СССР Мстиславу Ростроповичу и Галине Вишневской было возвращено советское гражданство. Одной из причин лишения знаменитых музыкантов советских паспортов в 1978 году была открытая поддержка ими Александра Солженицына и его семьи.

1991 год

7 февраля в Лондоне боевики Ирландской республиканской армии (ИРА) подложили мины в резиденции премьер-министра Великобритании и попытались их взорвать во время заседания правительства. Члены правительства не пострадали, были ранены четыре человека. А 18 февраля были взорваны две бомбы на железнодорожных вокзалах Лондона.

1992 год



27 августа на аукционе *Sotheby's* в Лондоне оригинальная рукопись стихов к песне Джона Леннона «A Day in the Life» (1967 год) была продана за сто тысяч долларов. В списке пятидесяти величайших песен всех времен по версии журнала *Rolling Stone* «A Day in the Life» занимает 26-ю позицию.





ГАЗ-24-34 «ВОЛГА»

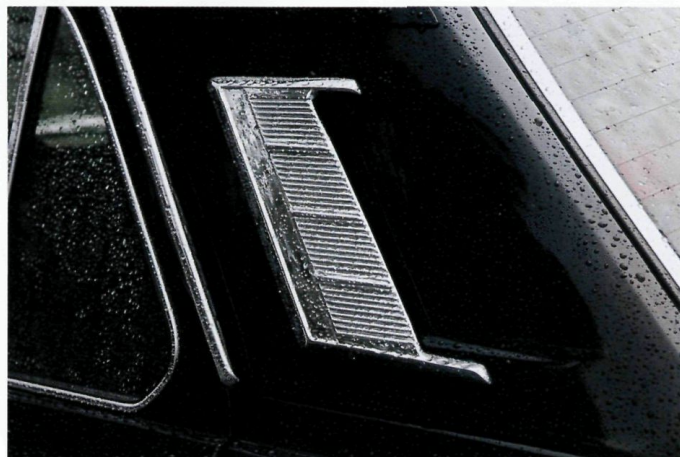


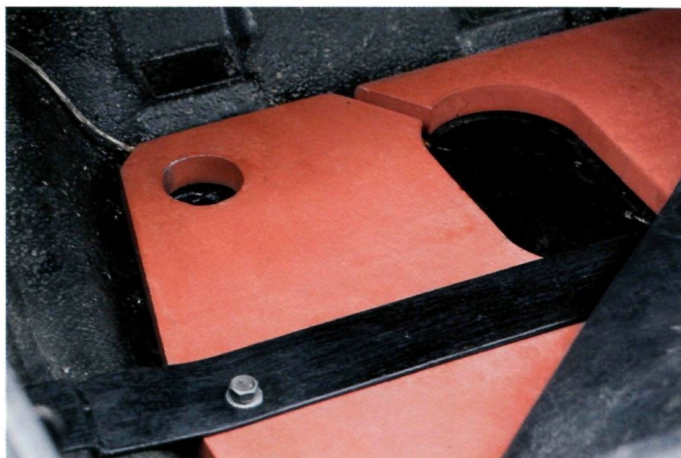
- ❶ Интерьер обновленной «Волги» во многом унифицирован с интерьером ГАЗ-3102 и в то же время не является его точной копией
- ❷ В салоне больше не было оголенных металлических поверхностей — все прикрыто пластмассовыми и полиуретановыми накладками. Даже руль новый!
- ❸ Комбинация приборов в точности повторяет ГАЗ-3102





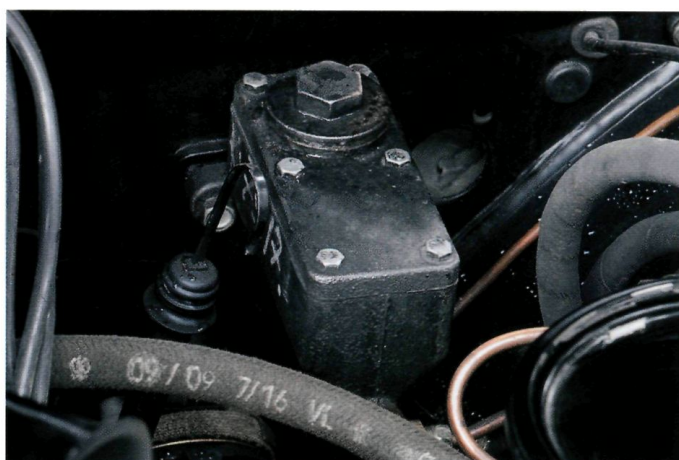
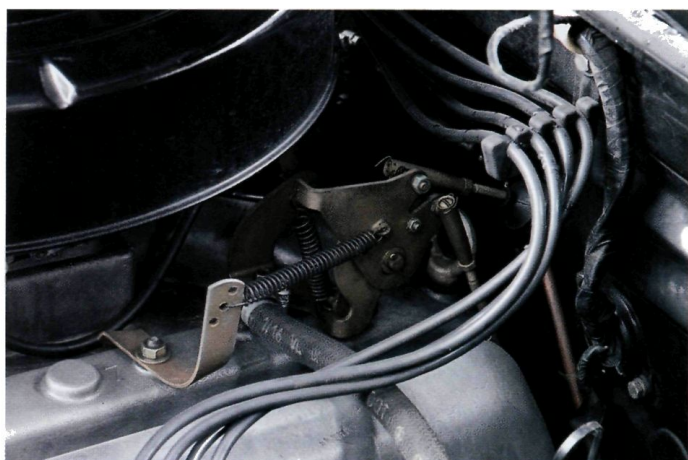
- ❶ На ГАЗ-24-34 селектор АКП «маскировался» под обычный рычаг управления механической коробкой передач
- ❷ На этом экземпляре стоит хромированная решетка радиатора и зеркало заднего вида от ГАЗ-24: черная пластмассовая решетка и зеркала в уголках форточек на обновленных машинах появилась не сразу
- ❸ С хромированных накладок, прикрывающих отверстия вытяжки вентиляции салона, исчезли маленькие двухцветные стояночные огни
- ❹ Выштамповку под номерной знак нового образца еще на последних партиях ГАЗ-24 стали делать вытянутой прямоугольной формы
- ❺ Утопленные ручки дверей — одно из главных внешних отличий ГАЗ-24-10 от предшественницы



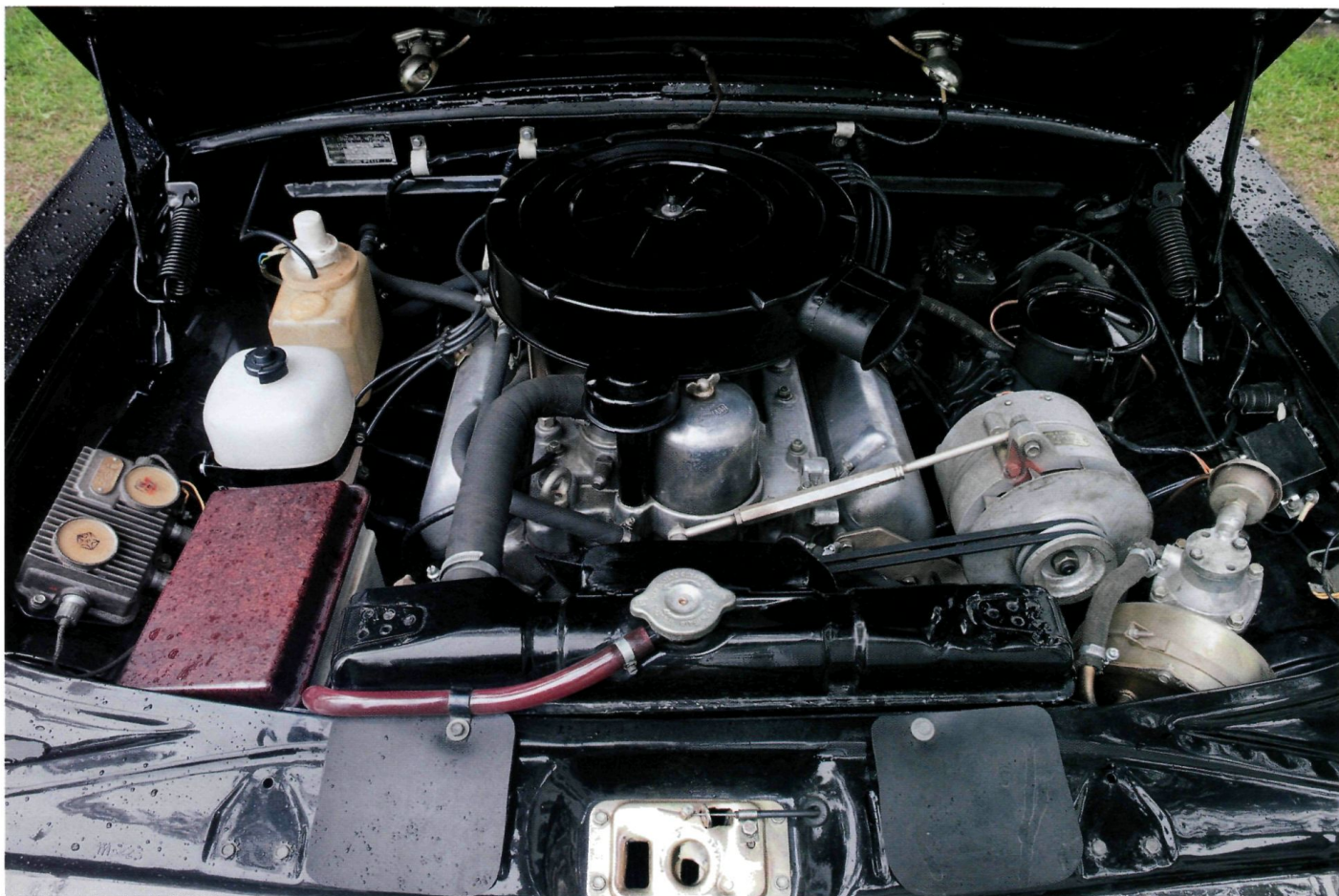


- ❶ «Безразмерный» багажник «Волги» ценился не только владельцами, но и водителями такси
- ❷ Чтобы уравновесить тяжелый двигатель на специальных машинах для силовых структур, так называемых «догонялках», в багажнике закрепляли специальный противовес
- ❸ Замок-«барашек» на крышке багажника остался прежним
- ❹ Коммутатор системы зажигания





- ❶ Магистрали высоковольтных проводов многоцилиндрового двигателя выглядят внушительно
- ❷ Главный тормозной цилиндр с металлическим бачком — накопителем для тормозной жидкости
- ❸ Компоновка моторного отсека на ГАЗ-24-34 получилась очень плотной
- ❹ Под капотом ГАЗ-24-34 — восьмицилиндровый V-образный бензиновый двигатель от «Чайки»



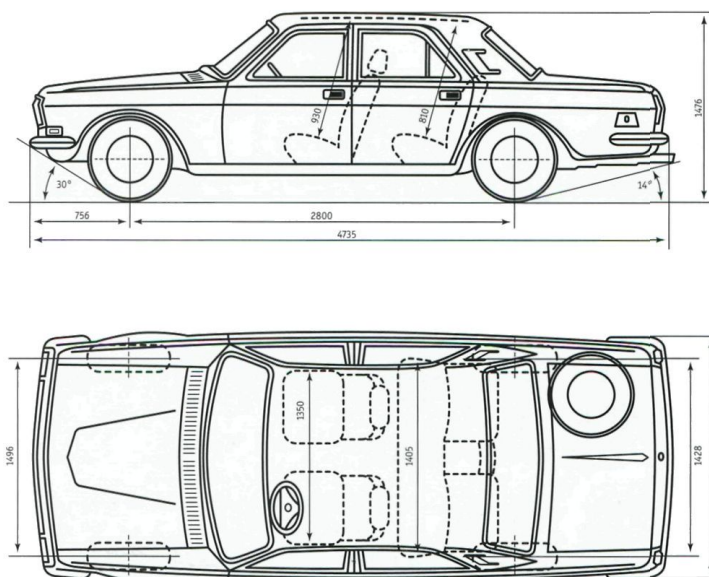


Схема автомобиля ГАЗ-24-10

Технические характеристики ГАЗ-24-10

Число мест	5
Максимальная скорость	147 км/ч
Разгон с места до 100 км/ч	19 с
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	43,2 м
Расход топлива при скорости 90 км/ч	9,3 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60-3М
Генератор (со встроенными выпрямителями)	16.3701
Регулятор напряжения (бесконтактный, транзисторный)	13.3702-01
Датчик-распределитель зажигания	19.3706
Стартер	СТ230-Б4-Э
Свечи зажигания	A14B1
Размер шин	205/70 R14
Масса, кг	
снаряженная	1400
полная, в том числе:	1790
на переднюю ось	855
на заднюю ось	935
Дорожные просветы, мм	
наименьший дорожный просвет	156
Наименьший радиус поворота, м	
по колее переднего наружного колеса	5,6

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число 19,1

Подвеска передняя

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

Подвеска задняя

на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочий передние и задние механизмы барабанные; привод гидравлический, отдельный, с вакуумным усилителем; задний тормоз имеет регулятор давления

стояночный на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

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-402.10, 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 двигателя	1-2-4-3

Карбюратор

К-126ГМ

Максимальная мощность

100 л. с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

18,6 кгс.м при 2400–2600 об/мин



ГАЗ-24-10 и его модификации выпускались с 1986 по 1992 год. Помимо традиционной почти для всех отечественных легковых автомобилей модификации «универсал», на базе ГАЗ-24-10 производили скорую помощь ГАЗ-24-13, седан в «тропическом» исполнении ГАЗ-24-60, более мощную модификацию с двигателем от «Чайки» для спецслужб ГАЗ-24-34, а также различные версии такси: седаны — дефорсированный ГАЗ-24-11 и газобаллонный ГАЗ-24-17, и универсал ГАЗ-24-14.



ГАЗ-24-12

Универсал с двигателем ЗМЗ-402.10 был освоен заводом в 1987 году. Кроме того, выпускался универсал ГАЗ-24-14 с заточенным под 76-й бензин двигателем ЗМЗ-4021.10 для работы в качестве такси. Машина имела три ряда сидений. Передние с подголовниками регулировались по длине и наклону спинки. Средний и задний ряды складывались, образуя багажное отделение длиной два и высотой один метр, что позволяло перевозить 400 кг груза. На автомобиль устанавливались усиленные задние рессоры.



ГАЗ-24-13

В официальной документации медицинская версия универсала на базе «Волги» называлась санитарным автомобилем. Кузов был разделен перегородкой на два отделения: кабину водителя и санитарный отсек. Носилки устанавливались вдоль левого борта. Вдоль правого последовательно монтировались два сиденья: переднее откидное и заднее стационарное. Машина оборудовалась дополнительным автономным отопителем санитарного отсека, фарой-искателем и сигнальным фонарем.



ГАЗ-24-11

На роль такси пробовались многие отечественные машины, но ни одна из них не смогла составить достойной конкуренции «двадцать четверке». Эстафету от ГАЗ-24-01 приняла модификация ГАЗ-24-11. На такси ГАЗ-24-11 (и такси-универсал ГАЗ-24-14) устанавливался дефорсированный за счет уменьшения степени сжатия до 6,7 90-сильный двигатель ЗМЗ-4021.10, работающий на бензине А-76. Сиденья обивались дешевым и практичным кожзаменителем. На такси не было радиоприемника и антенны. Автомобиль оборудовался таксометром (ТАМ-Л1), оранжевым фонарем с «шашечками» на крыше (ФП147) и контрольным зеленым фонарем (17.3738) в правом верхнем углу ветрового стекла.



ГАЗ-24-10 пикап

Если учесть, что паспортная грузоподъемность серийного универсала на базе ГАЗ-24-10 составляла 400 кг, а площадь грузового отсека превышала все отечественные аналоги, становится очевидной привлекательность «Волги» в качестве базы для пикапа. В серийной линейке ГАЗа таких автомобилей не было, однако пикапы на базе ГАЗ-24-10 существовали. В «рабочие комбинезоны» аристократ Е-класса одевали многие авторемонтные заводы: Чебоксарский авторемонтный (ЧАРЗ), Рижский опытно-механический завод (РОМЗ) и Второй московский авторемонтный завод (ВАРЗ) производили пикапы на базе ГАЗ-24-10 в промышленных масштабах. Такой пикап спокойно брал полтонны груза.



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



ЗИЛ-111

DeAGOSTINI

