

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 419 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН, 86 900 БЕЛ. РУБ., 1490 ТЕНГЕ



№ 189



ГАЗ-3110 «ВОЛГА»

В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ
ОТ «БАРЖИ» К «ТЯНИ-ТОЛКАЮ»
ПОСЛЕДНИЕ ШТРИХИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №189, 2016

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: С. В. Юхина

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

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону
горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02
Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервизиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ №ФС 77-63920 от 09.12.2015

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,
тел./факс: +375 (17) 331 94 41
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «Казахско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС», Казахстан, г. Алматы,
ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.
Тел.: +7 727 311 12 86,
+7 727 311 12 41 (вн. 109)
факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 419 руб.
Розничная цена:
89,99 грн, 86 900 бел. руб., 1490 тенге
Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену
выпусков. Редакция оставляет за собой
право изменять последовательность
выпусков и их содержание, а также
приложения к выпускам
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 12: ООО «Тайга Групп»;
стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 12:
© m3dhdr.com;
стр. 3–7, 10–11, 14–15: частная коллекция
Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»
© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит
Владимира Кузнецова,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова за помощь
в подготовке выпуска

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

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 25.05.2016

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Автомобиль ГАЗ-3110 «Волга» — результат очередной модернизации «старушки» ГАЗ-24 «Волга», хотя на Горьковском автомобильном заводе эту модель предпочитали называть совершенно новой. Истина, как всегда, где-то посередине.

Срочно требуется модернизация

К моменту распада Советского Союза большинство отечественных автозаводов, выпускавших легковые автомобили (ВАЗ, АЗЛК, ИЖ, ЗАЗ, СеАЗ), начали производство абсолютно новых моделей. И только Горьковский автозавод отставал. Конечно, работы по обновлению модельного ряда вели и здесь, автомобили модернизировались и приобретали новые потребительские качества. Существовали даже перспективные наработки — чего стоила одна только ГАЗ-3105 «Волга» со всеми ведущими колесами.

Правда, запустить эту машину в производство так и не успели, а после развала СССР дорогой номенклатурный автомобиль — он позиционировался как альтернатива «Чайке» и предназначался в основном для служебного пользования — оказался никому не нужным, и толковой замены обычной «Волге» не нашлось. Вставшая на конвейер в 1992 году ГАЗ-31029 «Волга» от «двадцать четвертой» ничем

принципиально не отличалась. У нее лишь обновилась некоторые кузовные панели и салон. При этом многие элементы были заимствованы от ГАЗ-3102 «Волга», ведущей свою историю с 1981 года. В общем, ничего нового...

Впрочем, тогда подобные казусы не слишком беспокоили заводчан. По всем отраслевым стандартам они достойно справились со своей задачей и удачно обновили базовую модель. Это подтвердили покупатели: серийные «Волги» после 1991 года расходились, как горячие пирожки, только успевай печь. Конвейер работал в три смены и с трудом покрывал ажиотажный спрос. Желающих приобрести «Волгу» (самый престижный автомобиль в Советском Союзе) оказалось предостаточно.

В советское время, чтобы купить машину, надо было записываться в очередь и несколько лет ждать. А на «Волгу» к тому же действовали определенные квоты, что еще больше усложняло процесс. В результате на «черном рынке» автомобили «Волга»

иной раз уходили по двойной цене! И как только они поступили в свободную продажу, спрос на них превысил все мыслимые ожидания. Но так продолжалось недолго. Во-первых, качество автомобилей «Волга» заметно снизилось — это были уже не те машины, которыми славился Советский Союз. Производители в сложных экономических условиях пытались экономить на комплектующих и материалах, что заметно отражалось на качестве конечной продукции. Зазоры кузова на «Волге» толком не подгонялись, машины красили без грунтовки, что вызывало катастрофически быструю коррозию кузовных элементов — ржавчина на кузове появлялась через год (!) после начала эксплуатации. Во-вторых, страну заполонил автомобильный «секонд-хенд» из Европы и Японии. По цене зарубежные машины с пробегом были сопоставимы с новыми отечественными автомобилями, а по надежности, комфорту и удобству эксплуатации значительно их превосходили.



Легковой автомобиль ГАЗ-3110 «Волга»



Заднемоторный легковой
Škoda 1000 MB

Автомобиль ГАЗ-3110 «Волга» на выставке в Москве

В СССР, чтобы купить машину, надо было записаться в очередь и несколько лет ждать. А на «Волгу» к тому же существовали квоты, что еще больше усложняло процесс. В результате на «черном рынке» автомобили «Волга» иной раз уходили по двойной цене! И как только они поступили в свободную продажу, спрос на них превысил все мыслимые ожидания.

Какое-то время «Волга» еще держалась на плаву за счет своего номенклатурного статуса, но вскоре чиновники стали пересаживаться на иномарки, и «Волге» пришлось довольствоваться имиджем большого семейного автомобиля. Но и в этом качестве она чувствовала себя неплохо. По стоимости «Волги» практически сравнялись с малолитражками, а по выносливости и ремонтпригодности им не было равных.

Большой опыт ремонта и восстановления этих машин был накоплен в таксомоторных парках. Именно бывшие таксопарки на первых порах сыграли роль фирменных станций технического обслуживания автомобилей «Волга». Потребитель, несмотря на невысокое качество изготовления автомобиля, мог легко поддерживать его на ходу с помощью специалистов бывших таксомоторных хозяйств, расположенных в больших городах буквально «в шаговой доступности».

Казалось, со сбытом «Волги» дела обстояли неплохо, но на Горьковском автозаводе многие понимали, что это временно: очень скоро потребитель начнет отказываться от устаревших машин с целым букетом врожденных недостатков. Автомобилу срочно требовалась глубокая модернизация. Освоенная в производстве в 1994 году «Газель» обеспечила ГАЗу относительно стабильное финансовое положение, и завод получил возможность наконец-то всерьез заняться своими легковыми автомобилями. Кстати, «Газель» освоили довольно быстро отчасти благодаря наработкам по перспективным легковым автомобилям конца 80-х — начала 90-х годов. Эти наработки, не востребованные тогда на легковых машинах, пригодились на «полуторке»: пятиступенчатая коробка передач, дисковые передние тормоза с плавающей скобой, диафрагменное сцепление и т.д. Теперь пришло время «полуторке» поделиться уже освоенными в производстве узлами с «Волгой».

Одновременно с конструированием и внедрением новых узлов велась частичная модернизация легкового производства: так, собственными силами завода была создана новая линия сборки и сварки основания кузова, на которой установили 38 немецких роботов KUKA. Параллельно было разработано и изготовлено около 6000 единиц инструментальной оснастки, в том числе крупные и средние штампы, 128 пресс-форм для оригинальных пластмассовых деталей. В целом подготовка



производства новой модели обошлась заводу в 150 млн долларов. Многие новые агрегаты (ГАЗ-3110 «Волга» насчитывала 1100 совершенно новых деталей, из них 300 относились к кузовным) по мере готовности внедрялись на машинах текущего семейства ГАЗ-31029 «Волга». Поэтому нет ничего удивительного в том, что некоторые владельцы ГАЗ-31029 выпуска 1996–1997 годов обнаруживали

на своих машинах новые узлы и агрегаты, которые по идее относились к новой модели, в том числе 15-дюймовые колеса, передние дисковые тормоза с плавающей скобой, разработанные совместно с фирмой *Lukas*, гидроусилители рулевого управления и т.д. В результате такой перманентной модернизации с января 1997 года завод фактически выпускал переходные гибриды — машины

Современный окрасочный комплекс Haden-2

с кузовом ГАЗ-31029, но уже на полностью обновленном шасси ГАЗ-3110. А с начала мая 1997 года, после того как была завершена переналадка оборудования, с конвейера стали сходить полностью новые машины ГАЗ-3110 «Волга». Переход на новую модель приурочили к 65-летию Горьковского автозавода.

Внешние акценты

Обновленная ГАЗ-3110 «Волга» внешне заметно отличалась от предшественницы, хотя центральная часть кузова недвусмысленно указывала на прямое родство с ГАЗ-24 образца 1968 года. Спереди «Волга» получила новый капот и ноздреватую решетку радиатора (намек то ли на *BMW*, то ли на *Lancia*), которые если не осовременили машину, то существенно преобразили ее облик. К сожалению, по финансовым и технологическим причинам конструкторы оставили на ГАЗ-3110 те же фары, что были на ГАЗ-31029, поэтому полного «перевоплощения» не получилось.



Краш-тест автомобиля ГАЗ-3110 «Волга» на автополигоне НАМИ в Дмитрове



В результате радикального обновления корма ГАЗ-3110 не имела ничего общего с задней частью предыдущих моделей

Единственное отличие новых фар заключалось в прозрачных рассеивателях указателей поворотов.

Зато корма обновленной «Волги» изменилась радикально. Она стала короче на 10 см и более зауженной, со скругленными углами, за счет чего практически исчезла ее внешняя тяжеловесность. А ведь именно из-за этой тяжелой кормы «Волгу» часто называли «баржей». Правда, наши остряки тут же окрестили новую машину «тяни-толкаем» за похожесть зализанного задка и передка, но это прозвище в народе не прижилось.

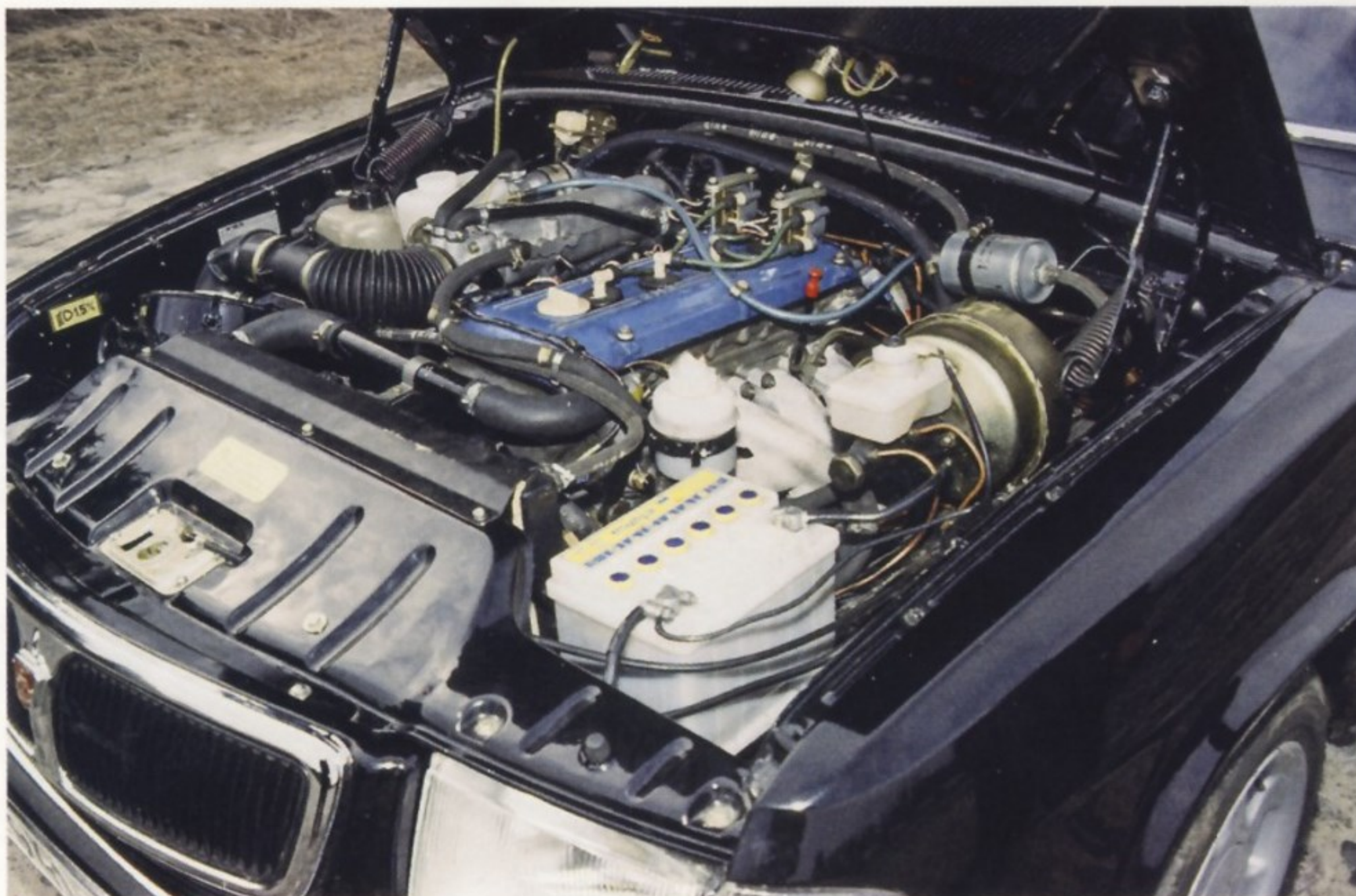
На предыдущих моделях «Волги» (начиная с ГАЗ-24 и заканчивая ГАЗ-31029), чтобы положить в багажник, скажем, тяжелый чемодан, приходилось делать рывок и буквально перекидывать поклажу через высокую кромку багажника. На фоне современных автомобилей 90-х годов высокая кромка багажника «Волги» выглядела явным анахронизмом, и конструкторы поспешили от нее избавиться: крышка

багажника на ГАЗ-3110 опустилась почти до самого бампера, и укладывать в него тяжелые грузы стало намного легче. Из-за радикальных изменений задней части автомобиля запасное колесо перестало уместиться в нише крыла и его пришлось перенести на специальную подставку, установленную в глубине багажника. Доставать и загружать «запаску» стало сложнее, да и полезный объем багажника явно сократился — но другого выхода

не было. Зато этот перенос позволил несколько увеличить бензобак — с 55 до 70 л.

Сзади у автомобиля появились новые фонари с глубокой пластмассовой нишей под номерной знак: как ни странно, именно задние фонари стали самым ярким внешним отличительным признаком новой ГАЗ-3110 «Волга».

Интересно, что обновление задней части машины на конвейере произошло чуть



Под капотом «Волги» 16-клапанный инжекторный двигатель ЗМЗ-4062.10 объемом 2,3 л



Существенно изменился салон. На фото — приборная панель автомобиля ГАЗ-3110 «Волга»

раньше, чем передней: в течение небольшого периода (буквально несколько дней) ГАЗ-3110 «Волга» выпускались со старым оформлением передней части от ГАЗ-31029, а задок и все остальное уже были новыми. Оригинальная задняя оптика ГАЗ-3110 «Волга» была в двух вариантах — от разных поставщиков. С определенного момента это стало политикой завода: на одну деталь должно быть два независимых друг от друга поставщика, чья продукция несколько отличается по внешнему виду. У одних фонарей белая секция «поворотников» и заднего хода размещалась практически по центру фонаря, а у других — по низу.

Салон салону рознь

Основные изменения коснулись салона автомобиля. Для своего времени салон ГАЗ-3102 и «выросшие» из него салоны ГАЗ-24-10 и ГАЗ-31029 считались современными и комфортабельными. Но к середине 90-х годов интерьер этих машин уже трудно было назвать соответствующим классу



пенозаполненного (мягкого) пластика с комбинацией приборов в едином блоке под глубоким округлым козырьком. Наконец-то комбинация приборов обзавелась тахометром, облегчающим контроль за работой двигателя. При этом остальные стрелочные приборы остались на

декоративной накладкой с надписью «Волга» над перчаточным ящиком — место видное и удобное, но если не знать заранее о месте расположения предохранителей, то найти их не просто. Стоит отметить и новое «пухлое» четырехспицевое рулевое колесо с травмобезопас-

Интересно, что обновление задней части ГАЗ-3110 «Волга» на конвейере произошло чуть раньше, чем передней

автомобиля. Это касалось как дизайна, так и применяемых материалов. Поэтому создателям ГАЗ-3110 «Волга» пришлось серьезно подойти к вопросу обновления салона. Прежде всего, на машине полностью обновилась панель приборов из

приборной панели, хотя в современных автомобилях от стрелочных амперметров и указателей давления масла все чаще стали отказываться. Конструкторы оригинально разместили блок предохранителей: его спрятали под

ной ступицей, рассчитанной на установку подушки безопасности. Правда, «подушки» «Волга» так и не дождалась. Не избавилась машина и от своего основного врожденного недостатка — смещенной

Продолжение на стр. 10



О «древности» автомобиля говорит его центральная часть: ее обводы не изменились со времен выпуска ГАЗ-24 «Волга»



ГАЗ-3110 «ВОЛГА»





В 2000 году «Волга» получила объемные пластиковые бамперы, окрашенные в цвет кузова

вбок относительно комбинации приборов рулевой колонки. Впрочем, намного удобнее стали передние сиденья с боковой поддержкой и регулируемым валиком в поясничной области спинки. Между ними появился штатный

машины ГАЗ-3110 первых серий сходили с конвейера со старомодными «клеенчатыми» обивками от «Волги» предыдущего поколения. Эти старые дверные карты явно портили впечатление от обновленного салона.

и агрегатную часть. Прежде всего, это касается 16-клапанного инжекторного двигателя ЗМЗ-4062.10 объемом 2,3 л с микропроцессорной системой управления распределенным впрыском и заявленной мощностью в 150 л.с. Изначально этот

Потребители отдавали предпочтение мотору ЗМЗ-402, хотя он был слабоват для «Волги» и очень прожорлив

подлокотник с закрывающимся боксом для аудиокассет или мелких вещей. В довершение были созданы новые формованные внутренние обивки дверей, но из-за некоторых организационных проблем

Агрегатная часть

Модернизированный автомобиль отличался от предшественников не только новыми внешними кузовными панелями и салоном. Существенные изменения затронули

двигатель проектировался для легкового автомобиля ГАЗ-3105 «Волга». Но поскольку проект был закрыт, двигатель перешел по наследству автомобилям ГАЗ-3110 «Волга», хотя стоит отметить, что в небольших количествах этот мотор устанавливался и на предыдущую модель ГАЗ-31029 «Волга».

Но даже к моменту начала выпуска новой модели ГАЗ-3110 «Волга» развернуть производство этих моторов в достаточных объемах в Заволжье не успели, поэтому большинство легковушек продолжало комплектоваться старым, хорошо проверенным силовым агрегатом ЗМЗ-402 объемом 2,44 л, ведущим свою родословную от первых ГАЗ-24 «Волга». В варианте ЗМЗ-402.10 (под бензин АИ-93) он развивал мощность



Два варианта задних фонарей, устанавливавшихся на ГАЗ-3110 «Волга»



100 л.с., а в варианте ЗМЗ-4021.10 (под бензин А-76) — 90 л.с. Несмотря на то что «четырееста второй» мотор был слабоват для «Волги» и очень прожорлив, большинство потребителей, особенно из российской глубинки, отдавали предпочтение именно ему. К новому инжекторному двигателю с электронной системой управления, гидрокомпенсаторами толкателей клапанов и двухступенчатым цепным приводом двух распределительных валов они испытывали определенное недоверие — многие сомневались в его надежности и возможности ремонта собственными силами. К тому же у владельцев автомобилей закрадывалось сомнение в верности указываемой мощности двигателя в 150 л.с. По этому поводу даже стал назревать скандал. Чтобы его замять, завод был вынужден указать в паспортных данных более реальную цифру мощности мотора — 145 л.с. Уже упоминалось, что на некоторые партии ГАЗ-31029 «Волга» последних выпусков устанавливался гидроусилитель руля (ГУР). Эта практика была продолжена. Новая машина в комплектации с ГУР получила индекс ГАЗ-3110-101. Продавцы горьковских

На некоторые партии ГАЗ-31029 «Волга» последних выпусков устанавливался гидроусилитель руля (ГУР). Эта практика была продолжена. Новая машина в комплектации с ГУР получила индекс ГАЗ-3110-101. Продавцы горьковских легковушек всегда делали акцент на ГУР, выделяя эту опцию в своих рекламных буклетах.

легковушек всегда делали акцент на ГУР, выделяя эту опцию в своих рекламных буклетах. В этом была своя логика, ведь мало кто из водителей «Волги» не отмечал весьма утомительные манипуляции с рулем, особенно при маневрировании в стесненном пространстве на небольшой скорости. Ситуация усугубилась, когда на машины стали ставить широкопрофильные покрышки. Гидроусилитель руля значительно облегчал маневрирование, к тому же чуть позже изменили редуктор рулевого механизма, и теперь от упора до упора рулем приходилось делать всего 3,5 оборота вместо 4,5. Правда, многие отмечали на автомобилях с ГУР плохую обратную связь от

колес на руль — водитель практически не чувствовал реакции автомобиля на свои действия рулем, что на большой скорости не только неприятно, но даже опасно. Может быть, именно поэтому автомобили с ГУР не пользовались таким высоким спросом, на который рассчитывали продавцы. Из нововведений ГАЗ-3110 «Волга» можно отметить передние дисковые тормоза с плавающей скобой типа *Lucas*, задний мост с неразрезным картером (его часто ошибочно называют «чайковским», хотя общих узлов с мостом ГАЗ-14 «Чайка» там не было), пятиступенчатую коробку

Дальнейшая модернизация привела к созданию модели ГАЗ-31105 «Волга»





передат, карданную передатчу с промежуточной опорой, низкопрофильные 15-дюймовые колеса размером 195/65. Колеса теперь крепились болтами, а не гайками на шпильках, как было раньше. Чтобы улучшить управляемость автомобиля, в передней подвеске «Волги» наклонили шкворень назад на 6° и немного увеличили поперечный наклон шкворня.

Многие из перечисленных новшеств принято приписывать ГАЗ-3110 «Волга», но не стоит забывать, что некоторые из них появились сначала в качестве опций на ГАЗ-31029 «Волга» последних лет выпуска.

За отдельную плату ГАЗ-3110 «Волга» можно было снабдить литыми дисками колес,

подогревом форсунок омывателя стекла и передних сидений, велюровой обивкой салона, электростеклоподъемниками. Помимо Горьковского автозавода, сборкой автомобилей ГАЗ-3110 «Волга» из поставляемых машинокомплектов занимались на Украине: в Симферополе (Крымавто-ГАЗсервис, 1997–2003 годы) и Кременчуге (Кременчугский автосборочный завод — КрАСЗ, 2002–2003 годы).

Плановое обновление

С 1997 года ГАЗ-3110 «Волга» комплектовались тонкими черными бамперами из термопластика, которые по внешнему виду и качеству материала перекликались с бамперами автомобиля ГАЗ-31029

«Волга». С 2000 года они были заменены объемными накладными пластиковыми бамперами, частично окрашенными в цвет кузова и с хромированными накладками по верхней кромке. В целом такие бамперы стали выглядеть более эстетично, хотя внешне они несколько утяжеляли автомобиль.

«Волги» 90-х годов получали справедливые нарекания потребителей из-за слабой коррозионной стойкости кузова. Не стали исключением и ГАЗ-3110 первых выпусков. Чтобы изменить ситуацию, с августа 2001 года завод стал все «Волги» окрашивать в новом современном окрасочном комплексе *Haden-2*. Новые технологии грунтования и окраски с применением катафорезных грунтов позволили втрое повысить коррозионную стойкость кузовов легковых автомобилей. К тому же комплекс позволял окрашивать машины в 11 цветов и применять двухкомпонентные эмали «металлик» с нанесением слоя лака.

С мая 2003 года на «Волге» вместо допотопных шкворней, требующих постоянного «шприцевания», стали ставить шаровые опоры. Заодно на заднюю подвеску

«Волги» 90-х годов получали справедливые нарекания потребителей из-за слабой коррозионной стойкости кузова. Не стали исключением и ГАЗ-3110 первых выпусков. Чтобы изменить ситуацию, с августа 2001 года завод стал все «Волги» окрашивать в новом современном окрасочном комплексе Haden-2.

установили стабилизатор поперечной устойчивости. Эти меры позволили существенно улучшить устойчивость автомобиля на дороге. В этом же году коробка передач получила новые синхронизаторы и вилки механизма переключения. Дальше было запланировано очередное существенное обновление базовой

модели. Новая ГАЗ-31107 «Волга» должна была получить новые фары головного света и задние фонари, измененные ручки дверей (поднимающиеся вверх, а не откидывающиеся вбок) и новые наружные зеркала от ГАЗ-3111. Двигатель ЗМЗ-4062.10 предполагалось довести до экологических норм Евро-2, а тормозную систему

оснастить ABS фирмы Bosch. В полном объеме эти нововведения внедрить не удалось, но с 2004 года в производство пошла модернизированная ГАЗ-31105 «Волга», в которой были реализованы некоторые из запланированных изменений. Одновременно автомобиль ГАЗ-3110 «Волга» был снят с производства.

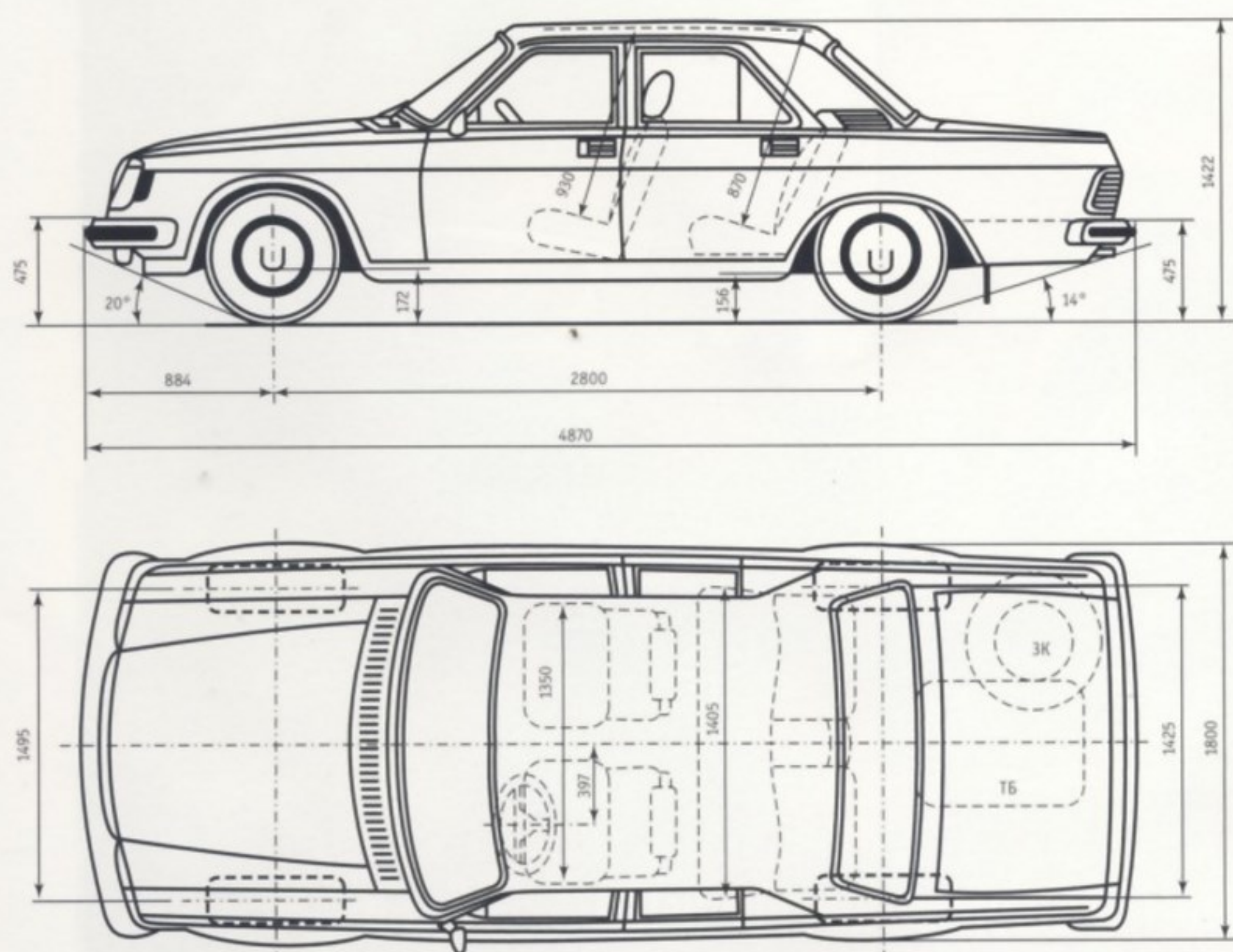


Схема автомобиля ГАЗ-3110 «Волга»

Технические характеристики ГАЗ-3110 «Волга»

Число мест	5
Максимальная скорость	175 км/ч
Расход топлива	11,7 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	13,5 с
Электрооборудование	12 V
Размер шин	195/65 R15

Масса, кг

снаряженная	1400
полная, в том числе:	1790
на переднюю ось	855
на заднюю ось	935

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число — 19,1

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами и стабилизатором поперечной устойчивости, с гидравлическими телескопическими амортизаторами

Подвеска задняя

на продольных полуэллиптических рессорах, с гидравлическими телескопическими амортизаторами

Тормоза

рабочие — передние дисковые, задние барабанные; привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем; задний тормоз имеет регулятор давления

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа

I — 3,618; II — 2,188; III — 1,304; IV — 1,00; V — 0,82; задний ход — 3,53

Главная передача

передаточное число — 4,22

Двигатель

ЗМЗ-4062.10, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, 16-клапанный, с двумя верхними распределительными валами

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	86
Рабочий объем, см ³	2280
Степень сжатия	9,5
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Максимальная мощность

145 л.с. при 5200 об/мин

Максимальный крутящий момент

201 Нм при 4500 об/мин



Универсал ГАЗ-310221 «Волга» с двигателем Andoria 4CT90 на выставке в Нижнем Новгороде

ГАЗ-3110 «Волга», выпускавшийся Горьковским автомобильным заводом в 1997–2003 годах, стал базой для создания многочисленных модификаций — в основном с разными силовыми агрегатами, в том числе и дизельными.

Основными дизельными двигателями, которые устанавливались на автомобили «Волга» с 2001 года, были турбодизели серии M1, выпускавшиеся по лицензии Steyr: ГАЗ-560 (95 л.с.) и его модификация ГАЗ-5601 (110 л.с.) с промежуточным охлаждением наддувочного воздуха.

Машины комплектаций ГАЗ-3110-600 и ГАЗ-3110-601 с двигателями M1 отличались пониженным, по сравнению с бензиновыми силовыми агрегатами, расходом топлива (7,1–8,5 л/100 км) и большим ресурсом. Но годовой объем выпуска таких автомобилей оказался невелик

из-за высокой стоимости самих моторов. В среднем изготавливалось не более 150–200 машин в год.

В качестве альтернативы предлагались 90-сильные турбодизельные двигатели: Andoria 4CT90 (2,4 л) польского производства и японские Toyota 2L-T (2,5 л). Но «Волги» с такими моторами можно было пересчитать по пальцам.

Тот, кому не подходил отечественный бензиновый агрегат, мог выбрать для «Волги» английский двухлитровый бензиновый мотор Rover 20T4 мощностью 136 л.с. Правда, его обслуживание и снабжение запасными частями могло стать проблемой, так как сервисная сеть этого производителя в России не развита вовсе.

Кроме того, завод пытался выпускать автомобили, работающие на природном сжатом газе — метане. ГАЗ-31104 «Волга» на метановом топливе имели газовое оборудование итальянского производства и металлопластиковые газовые баллоны объемом 65 л, расположенные в багажнике.



Газобаллонная модификация ГАЗ-31104 «Волга»

ГАЗ-3110-446 «Волга»

Автомобили «Волга» неплохо себя зарекомендовали в качестве таксомоторов — недорогие, надежные, с большим салоном и вместительным багажником. Не стала исключением и новая «Волга» — на ее базе также выпускались модификации в варианте «такси». От стандартных седанов они отличались специальной желтой окраской (фирменный цвет такси в нашей стране), оранжевым «гребешком» с шашечками на крыше, таксометрами и отделкой салона из моющихся материалов. Интересно, что таксомоторы ГАЗ-3110 «Волга» нашли применение и за рубежом — большая партия автомобилей (5000 шт.) в 2003–2004 годах была отправлена в Ирак.

**ГАЗ-310221 «Волга»**

Традиционно автомобили «Волга» в своем модельном ряду имели модификацию с кузовом «универсал». Как и на предыдущей модели, задняя часть универсала осталась практически без изменений еще со времен производства универсала ГАЗ-24-02. При небольших объемах выпуска менять задние кузовные панели на новые было просто невыгодно. Поэтому с обновленной «Волгой» универсал ГАЗ-310221 роднила только измененная передняя часть и пассажирский салон. Базовым отныне считался универсал с пятиместным салоном, с сиденьями, унифицированными с ГАЗ-3110 «Волга». Семиместные универсалы со складывающимися задними рядами сидений, образующими ровную грузовую площадку (спинки сидений делали с тонкими подушками, поэтому они были некомфортными), выпускались только под заказ.

ГАЗ-310223 «Волга»

Медицинские автомобили «Волга» практически невозможно было использовать в качестве машин скорой помощи: высота и ширина салона не позволяли оказывать пациенту необходимую помощь уже в дороге. Даже поставить элементарную капельницу в таком автомобиле было практически невозможно. Тем не менее, медицинские учреждения их все-таки приобретали — в качестве санитарных и дежурных автомобилей и для выезда врачей-специалистов на дом. Поэтому на медицинские модификации «Волги» всегда сохранялся пусть небольшой, но стабильный спрос. Одной из первых модификаций ГАЗ-3110 «Волга», освоенных в производстве, стал медицинский универсал ГАЗ-310223.



Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте www.deagostini.by

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



FORD GPA

DeAGOSTINI