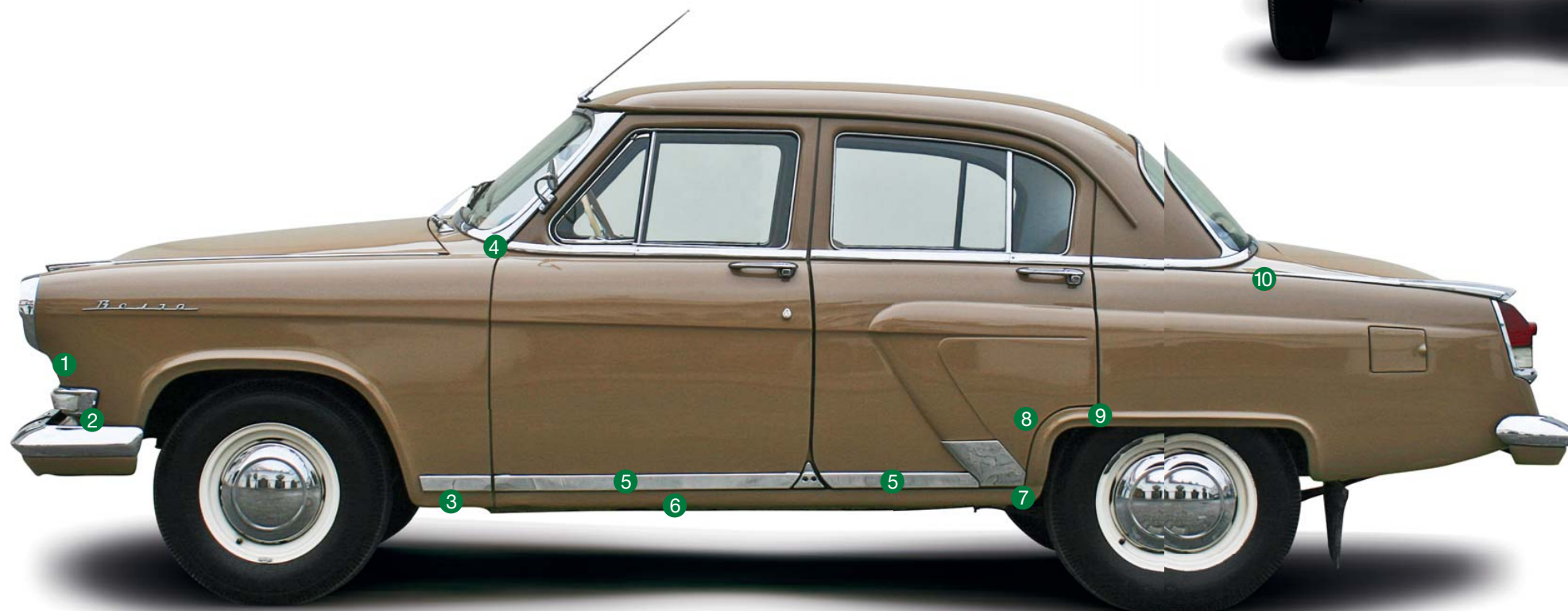


ГАЗ-М-21 «ВОЛГА»

Об особенностях покупки и эксплуатации иконы советской классики «Волга» ГАЗ-М-21 – рассказывает **Павел Новицкий**

ФОТО: АВТОРА



ИЩИТЕ РЖАВЧИНУ

- 1 Переднее крыло под фарой
- 2 Переднее крыло под подфарником и в местах стыка с юбкой бампера
- 3 Переднее крыло под декоративным молдингом
- 4 Стойка лобового стекла – усталостные трещины
- 5 Нижние кромки дверей
- 6 Порог кузова
- 7 Коробчатый усилитель кузова спереди заднего колеса
- 8 Арка заднего колеса – из салона
- 9 Заднее крыло и арка заднего колеса в месте стыка
- 10 Верхняя кромка заднего крыла
- 11 Нижняя кромка крышки багажника
- 12 Коробчатый усилитель кузова – под задним бампером
- 13 Пол багажника
- 14 Задняя панель кузова – в месте стыка с юбкой заднего бампера
- 15 Проем ветрового стекла – под уплотнителем



Рядная «четвёрка» 21-й сочетает в себе надёжность и ремонтопригодность. Двигатель широко унифицирован с другими моделями ГАЗ и УАЗ, поэтому детали доступны, а модернизации могут быть выполнены без серьёзного вмешательства в конструкцию



Привод управления 3-ступенчатой коробкой передач требует своевременной смазки и регулировки, однако, при должном уходе прослужит не один год



Органические пластмассы тех лет (руль, фонарь спидометра и т.д.) разрушались со временем, однако в наши дни хорошо налажен выпуск «новоделов» из современных материалов

При покупке 21-й предпочтение следует отдавать аутентичным, хорошо сохранившимся машинам: с небольшим пробегом, без следов серьёзных аварий, неквалифицированного ремонта и гаражных модернизаций. Несмотря на расхожее убеждение, что таких машин больше не осталось, они есть. Даже если вы подбираете проект для реставрации, есть смысл несколько переплатить за исходный автомобиль хорошей комплектности и сохранности: в дальнейшем это поможет сэкономить время и деньги.

За 14 лет было выпущено более полусотни модификаций, наиболее ценными из которых представляются с правым расположением руля, дизельные, универсалы, автомобили с автоматической трансмиссией, машины первой и второй серий, а также экспортного исполнения.

Кузов «Волги» отличался неплохой коррозионной стойкостью, которая значительно повышалась в заботливых руках рачительного автовладельца при грамотной обработке и сезонной эксплуатации. Тем не менее при покупке следует обратить внимание на зоны, наиболее подверженные коррозии (см. схему).

Внимательно осмотрите перегородку моторного отсека: усталостные трещины вокруг кожуха отопителя и в нижней части стоек ветрового стекла, как правило, свидетельствуют о значительном пробеге машины и эксплуатации по плохим дорогам. Имейте в виду, что на правильно собранном и отрегулированном автомобиле двери, крышки багажника и капота должны закрываться мягко, без усилий. Проседание дверей, нарушение их положения в проеме и неправильное зацепление механизма замка вызваны чаще всего отсутствием должного ухода или неквалифицированным ремонтом.

«Сердце» автомобиля – рядный 4-цилиндровый верхнеклапанный двигатель с алюминиевыми головкой и блоком цилиндров. Мощность варьировалась от 70 л.с. в базовом исполнении до 85 в экспортном. Силовой агрегат широко унифицирован с поздними моделями ГАЗ и УАЗ, поэтому многие детали встречаются в продаже и поныне, что облегчает ремонт и делает возможными необходимые модернизации, например для работы на высокооктановом топливе.

При попытке завести двигатель после долгой консервации убедитесь в наличии

достаточного количества охлаждающей жидкости и масла, подкачайте топливо в карбюратор рычажком на бензонасосе, проверните несколько раз перед стартом коленвал с помощью заводной рукоятки, чтобы снизить вероятность поломки поршневых колец. Прислушайтесь к заведенному двигателю: стук, напоминающий работу дизельного двигателя, может быть вызван как плохо отрегулированными клапанами, так и износом текстолитовой приводной шестерни распределительного вала, что может грозить ее проворотом в пути и серьезными повреждениями двигателя.



Один из конструктивных недостатков 21-й – маломощный генератор постоянного тока. Сзади от него – фильтр грубой очистки масла, который необходимо очищать вращением рукоятки после каждой поездки



Интерьер 21-й – привет из 50-х. Передний диван, раскладываясь, образует спальное место, что было очень актуально в дальних путешествиях и дефиците гостиничных номеров



Реле-регулятор PP-24 – узел капризный и дефицитный в наши дни. Деталь часто выходит из строя, вызывая проблемы с зарядкой аккумулятора



Ламповый радиоприёмник «Волги» даёт мягкий, бархатный звук, так что меломаны могут обойтись без внедрения чужеродной электроники в машину, используя УКВ-транسمиттер



Уважающие себя «Волги» в зимнюю пору стоят в гаражах, но автор не устоял перед соблазном выкатить эту красавицу на сверкающий снег

На дороге

Исправная машина плавно трогается с места и энергично разгоняется на I–II передачах без рывков и провалов. Вибрация при трогании с места указывает на разрегулированный нажимной диск сцепления, его замена связана с демонтажем коробки передач и карданного вала. Вибрация в диапазоне 30–70 км/ч устраняется путем сборки шлицевого соединения карданного вала по заводским меткам с установкой вилки шарниров в одной плоскости. Некоторый гул коробки передач допускается лишь при движении на первой и задней передачах; сильный или неравномерный гул на первой передаче указывает на износ шестерен, на всех передачах – на износ подшипников. Передачи на исправной машине переключаются мягко и четко; если их приходится «искать» и «ловить» – причина в чрезмерном износе и неправильной сборке и регулировке привода переключения передач. Хуже, если при движении под нагрузкой досаждают назойливый гул редуктора главной передачи (исчезает при сбросе газа): потребуется ремонт заднего моста. Гул также может исходить от чрезмерно изношенных подшипников ступиц и полуосей; их замена не так трудоемка, да и детали найти несложно.

Основная неисправность рулевого управления – износ наконечников. «Заедание» рулевого колеса при повороте свидетельствует о выбоинах на поверхности глобоидального червяка и обернется его заменой. На управляемость сильно влияет состояние передней подвески и углы установки передних колес. Ремонт передней подвески – операция трудоемкая, а после него нельзя пренебрегать шприцеванием. Хотя при использовании современных смазок и летней эксплуатации интервалы можно увеличить по сравнению с заводскими предписаниями.

Усилителя в системе тормозов не предусмотрено. «Ватная» педаль и неохотное замедление указывают на разбухшие манжеты и шланги и необходимость переборки гидропривода. Стояночный тормоз трансмиссионного типа – барабанный, и на большинстве машин он выходит из строя из-за течи сальника коробки передач. В качестве временной меры можно снять барабан и очистить механизм, но в перспективе придется менять сальник.

ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА

Виталий Цыбульский



Виталий купил эту бежевую «Волгу» у московского писателя. В 1960-е годы машина была привезена первым владельцем с Кубы, где, по его словам, была приобретена в правительственном гараже. Кузов сохранил заводскую краску. В процессе реставрации, выполненной вторым владельцем во время работы в минской реставрационной мастерской, сварочных работ практически не потребовалось, а цвет эмали был подобран максимально соответствующий тому, которым машина была окрашена на конвейере в 1963 году. Автомобиль – участник Gorkyclassic 2012 года и внесен в реестр классических автомобилей ГАЗ. Весной 2013 года в составе делегации из трех 21-х «Волг» разных серий Виталий и его бежевая красавица посетили Classic Motor Show в Финляндии, где вызвали неподдельный интерес и уважение финнов.

Полезно знать

ЦЕНЫ НА АВТОМОБИЛИ

1-я и 2-я серии (1957–1961 г.в.)
10–20 тыс. EUR (нерест.)
30–50 тыс. EUR (рест.)

3-я серия (1962–1970 г.в.)
5–10 тыс. EUR (нерест.)
20–30 тыс. EUR (рест.)

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ

Поршневая группа	200 EUR
Глушитель	80 EUR
Водяной насос	50 EUR
Приводная шестерня распредвала	15 EUR
Капитальный ремонт двигателя	750 EUR
Главная пара заднего моста	150 EUR
Рулевое колесо	300 EUR

В СЕТИ

www.gaz21.ru;
www.gaz21.volga.com

КНИГИ

«21. Большая книга о машине грез». Иван Падерин, 2012 г.



ХРОНИКА

1952: начало работ по автомобилю М-21
1954: первые ходовые образцы
1957: начало серийного выпуска «Волги» (базовая модификация – М-21В)
1958: рестайлинг – «вторая серия» (М-21И)
1962: «третья серия» (М-21Л); начало серийного выпуска М-22 с кузовом «универсал»
1965: последняя комплексная модернизация (ГАЗ-21Р)
1966: кинофильм Э.Рязанова «Берегись автомобиля» – гимн 21-й «Волге»
1970: окончание производства

ХАРАКТЕРИСТИКИ

Годы выпуска/количество: 1956–1970/638875
Конструкция: несущий 4-дверный кузов «седан»
Двигатель: алюминиевый, 4-цилиндровый, верхнеклапанный, с распределительным валом в блоке цилиндров, 2445 см³, однокамерный карбюратор К-22И/К-105/К-124
Мощность: 70–85 л.с. при 4000 об./мин.
Крутящий момент: 170 Нм при 2200 об./мин.
Трансмиссия: 3-ступенчатая механическая коробка передач, привод на задние колеса
Подвеска: передняя – независимая на поперечных рычагах, пружины, стабилизатор поперечной устойчивости; задняя – зависимая на продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы рычажные (до 1962 г.), телескопические (после 1962 г.) спереди и сзади
Рулевое управление: глобоидальный червяк-ролик, без усилителя
Тормоза: гидравлические барабанные на всех колесах; стояночный тормоз – трансмиссионный
Габариты: длина – 4830 мм; ширина – 1695 мм; высота – 1620 мм
Колесная база: 2700 мм
Масса: 1460 кг
0–100 км/ч: 26–34 с
Максимальная скорость: 130 км/ч
Расход топлива: 11,5–13,5 л/100 км
Цена новой: 5500 руб. (1961)

АЛЬТЕРНАТИВЫ

Citroen DS

Подобно 21-й в СССР французская «богиня» также олицетворяла собой икону автомобильного стиля в Европе. Представленный на Парижском автосалоне 1955 года Citroen DS сочетал в себе невиданный ранее космический дизайн и передовые технические решения. Благодаря удачной конструкции и



нестареющему стилю авторства гениального Фламиньо Бертони автомобиль во множестве модификаций поддерживался на конвейере 20 лет.
Годы выпуска/количество: 1955–1975/1 млн 455 тыс.
0–96 км/ч: 10,1–22,1 с
Скорость: 140–188 км/ч
Двигатель: рядный 4-цилиндровый, 1911–2347 см³, 75–141 л.с.
Расход топлива: 9–14 л/100 км
Цена нового: 14500 FRF (1486 GBP в Англии; «Волга» – 990 GBP)
Цена сейчас: 10–15 тыс. EUR (нерест.)
20–40 тыс. EUR (рест.)

Volvo Amazon

Одна из наиболее удачных и узнаваемых моделей Volvo. Дизайн машины походил на модели Chrysler начала 50-х, вероятно, даже больше, чем «Волга» на Ford Mainline, однако это не мешало экспортировать до 60% машин.



Автомобиль выпускался с кузовами 2- и 4-дверный седан и 5-дверный универсал с тремя вариантами двигателей и семью (!) коробок передач.
Годы выпуска/количество: 1956–1970/668 тыс.
0–96 км/ч: 14,4 с
Скорость: 148 км/ч
Двигатель: рядный 4-цилиндровый, 1583–1986 см³, 66–86 л.с.
Расход топлива: 8–11 л/100 км
Цена нового: 14 475 SEK (1 022 GBP)
Цена сейчас: 3–8 тыс. EUR (нерест.)
10–15 тыс. EUR (рест.)

ВАРИАНТ ЗА... 22000 EUR

Год выпуска: 1960
Пробег: 62000 км
Продавец: Антон Щеткин, Москва (+7 926 8677932)
Плюсы:

- оригинал 100%
- родная краска, салон, прекрасная сохранность
- отличное техническое состояние

Минусы:

- завышенная цена

ГАЗ-21И, базовая комплектация, 1960 г.в.

Автомобиль принадлежал некоему высокопоставленному работнику, которому полагалась служебная машина, поэтому «Волгой» он пользовался нечасто, исключительно в летнее время и для дальних поездок, поэтому за 54 года пробег машины составил всего 62 тыс. км. Благодаря щадящей эксплуатации, грамотному обслуживанию и хранению автомобиль практически не тронут коррозией даже в «больных» местах, а заводское лакокрасочное покрытие кузова цвета «белая ночь» и родной салон идеально сохранились, правда рулевое колесо и прочие пластмассовые детали придется заменить. Хромированные детали в отличном состоянии, родная резина. 100% оригинал, включая электрооборудование и двухступенчатую систему фильтрации масла, лишь карбюратор установлен от более поздних моделей М21. По словам нынешнего владельца, в настоящее время машина на хорошем ходу, все узлы функционируют должным образом.

Такой аккуратный и ухоженный автомобиль второго выпуска – прекрасный вариант, если для вас важна коллекционная ценность и ампириная эстетика ранних машин. Если постараться, машину в подобном состоянии, пожалуй, можно найти значительно дешевле, но экземпляры подобной сохранности встречаются в продаже все реже.



Помимо ковров в салоне этой 21-й все сохранилось в первозданном виде



Моторный отсек выглядит уставшим, но за 54 года никаких переделок нет



По сохранности и внешнему виду этот автомобиль даст фору многим 10-летним иномаркам

Вердикт

Будьте уверены, нетронутая временем и нерадивыми владельцами либо качественно восстановленная 21-я подарит вам немало счастливых мгновений при должном уходе, но стоит вам потянуться за дешевизной или подойти к покупке машины недостаточно компетентно – ваша мечта может обернуться головной болью и уймой потраченных времени и денег.

ЗА

- Простота, надежность и ремонтпригодность конструкции
- Доступность и унификация запасных частей
- Классический дизайн
- Комфорт при езде
- Развитая клубная поддержка

ПРОТИВ

- Посредственные динамика и управляемость
- Массовость модели, отсюда – низкая ликвидность