



/НАШЕ ЗНАКОМСТВО

РЕКИ ТЕКУТ ВСПЯТЬ

РОВНО ЧЕРЕЗ 45 ЛЕТ ПОСЛЕ РОЖДЕНИЯ ПЕРВОЙ «ВОЛГИ» СТАРТУЕТ ГАЗ-3111

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУНИКОВ,
АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ,
АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ

ОТ ИСТОКОВ

Нынешние конструкторы, наверно, завидуют коллегам, работавшим на ГАЗе полвека назад. Как ни хороша и любима народом была «Победа», всего через десять лет ее потеснила на конвейере абсолютно новая модель.

Глядя на машину с гордым именем «Волга», советские люди, должно быть, действительно верили, что СССР скоро догонит и перегонит Америку. Нарядная машина с гордой пятиконечной звездой на облицовке радиатора удивляла просторным светлым салоном, мягкой подвеской, а потом и мощным **верхнеклапанным** мотором, невиданной автоматической коробкой передач.

До конца 60-х «21-я» была самой любимой машиной в стране, ее символом. Даже в 1970-м, когда ее сняли с производства, многие ворчали: новая «Волга» ГАЗ-24 казалась не столь прочной, надежной, красивой.

В НОВОЕ РУСЛО

От поколения к поколению содержание «волг» менялось не сильно. ГАЗ-3110 - по сути, модернизированная «двадцать четверка», а та по ходовой части - близкая родственница «21-й». Новый мощный двигатель, гидроусилитель руля еще острее выявили недостатки устаревшего шасси. Зарубежные **одноклассники** ушли далеко вперед. Даже долгожданный ГАЗ-3111 выглядит рядом с ними бледно (табл. 1, 2).

Среди иномарок класса Е есть близкие к «Волге» по мощности **модели**, например, «КИА-Маджентис», «Форд-Мондео», «Ниссан-Максима». Однако таких аналогов (кстати, их моторы по объему меньше «волговского», всего 2-литровые) совсем немного и они не слишком престижны.

И все же у «Волги» по-прежнему ха-

тает поклонников. Увеличит ли их армию очередное поколение нижегородских машин? Кто сядет за руль и, конечно, на задний диван первой «Волги» XXI века? Будет ли ее судьба такой же счастливой, как у бабушки, отмечающей 45-летие?

КАБИНЕТ НОМЕР ОДИННАДЦАТЬ

Новая «Волга» неплохо смотрится возле солидного офиса или банка и особенно гармонирует с серым министерским мрамором. На стоянке в длинном ряду валяжных автомобилей «11-ю» ни с чем не спутаешь. Нижегородские дизайнеры, в духе современных стилистических тенденций, продемонстрировали верность «волговским» традициям, подчеркнув характерными линиями боковины и деталями отделки родство ГАЗ-3111 с легендарной «21-й». Насколько удалось сочетать запоминающуюся внешность с аэродинамикой? Завод не сообщает Сх, однако настораживает, что максимальная скорость «Волги» на целых 20 км/ч ниже, чем у близкого по **классу**, также 136-сильного «КИА-Маджентис».

ГАЗ-21P	0	0	0	0	0	0	0
ГАЗ-21P	2445	55,1/75	4000	130			ИВ МЗ, АЗ
ФИАТ-2300	6	2279	77,2/105	5300	160		
«Форд-Зефир МКI»	6	2553	63,2/86	4400	135	МЗ, М4; АЗ	
«Хамбер-Жуи»	4	2287	54,4/74	4000	145	МЗ, М4; АЗ	
«Лянча-Фламиния»	6	2458	75,3/103	5200	167	М4	
«Мерседес-Бенц-220»	В	2195	69,9/95	4800	155	М4	
«Опель-Капитан»	6	2605	66,2/90	4100	150	МЗ, М4; АЗ	
«Воксхолл-Креста»	В	2651	70,6/96	4600	155	МЗ, М4; АЗ	
«Форд-Фалькон»	В	2365	62,5/85	4200	130	МЗ, АЗ	

М - механическая; А - автоматическая; цифра - число передач.

Приятное впечатление от нарядного, даже богатого интерьера ГАЗ-31П портит фирменные «волговские» штрихи: бесформенные и чересчур высокие сиденья, заставляющие рослого водителя беспокоиться о сохранности прически.

ПОПЫЛИ...

Не надо тревожить удобно устроившегося шефа: ГАЗ-31П1, как любая «Волга», создана для уверенной, но нерезкой езды (табл. 3). Мощности заводского 2,5-литрового мотора вполне хватает, чтобы не чувствовать себя ущербным в потоке. Для комфорта, конечно, не помешала бы автоматическая коробка передач, пусть в ущерб динамике - и с «механикой» дух не захватывает.

Кстати, 45 лет назад попытка ГАЗа сделать «автомат» массовым не удалась - не хватало квалифицированного обслуживания, нужного масла, технологической культуры. Увы, сегодня даже об импортом «автомата» для «Волги» говорят туманно.

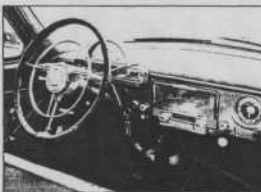
А ЕСЛИ ШЕФ ТОРОПИТСЯ?

На первый взгляд под капот «11-й» просится более мощный мотор. Но такой агрегат нарушит штатную гармонию. Благодаря рессорному рулевому механизму реакции машины стали более острыми и точными. Но усилитель руля, удобный при неспешном маневрировании, практически лишен обратной связи. При попытке ехать «на все деньги» послушная длиннобазная машина с плотной, без былых люфтов, бесшумной подвеской, внезапно теряет светскую выправку и превращается в знакомую «баржу», неприятно, а иногда и опасно виляющую кормой. Не стоит соревноваться с «мерседесами» в светофорных гонках, тем более заносчиво пытаться обогнать их на шоссе. Спортивный стиль - не для «Волги».

От предыдущих моделей водители справедливо не требовали спортивных замашек - Стихия «21-й» - неспешное размеренное передвижение, себе - солидноно - в удовольствие. Огласив ок-

«ВОЛГА» ГАЗ21-Р

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест - 5; снаряженная масса - 1450 кг, полная масса - 1875 кг, максимальная скорость - 130 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч - 38 с; расход топлива при скорости 40-50 км/ч - 9 л/100 км; топливо - А-72 (для двигателей 80 л. с. - А-76; 85 л. с. - А-80). РАЗМЕРЫ, мм: длина - 4810; ширина - 1800; высота - 1620; база - 2700; колея спереди/сзади - 1410/1420; дорожный просвет - 190. ДВИГАТЕЛЬ: ЗМЗ-21А, четырехцилиндровый, рядный, бензиновый, 2 клапана на цилиндр; рабочий объем - 2,45 л; степень сжатия - 6,7 (80 л. с. - 7,15; 85 - 7,65); мощность - 55,1 кВт/75 л. с. при 4000 Об/мин (экспортные версии - 58,8 кВт/80 л. с. и 62,5 кВт/85 л. с.); максимальный крутящий момент - 170 НМ при 2000 Об/мин. ТРАНСМИССИЯ: привод на задние колеса; коробка передач - механическая трехступенчатая. ПОДВЕСКА: передняя - независимая на поперечных рычагах; задняя - зависимая рессорная, ТОРМОЗА: барабанные, РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ: червяк с двойным роликном. РАЗМЕР ШИН: 6.70-15



рестности породистым рыком, плавно тронуться, тут же перевел рычаг от себя вверх - на вторую (кстати, несмотря на дистанционный, с множеством сочленений привод управления коробкой, четкость переключения отменная), разгон до 40 км/ч - третья и, неспешно набирая скорость, спокойно едешь, наслаждаясь работой подвески, уверенно проглатывающей неровности.

Конечно, «11-я» обставит бабушку по всем параметрам, но ведь и представле-



БИОГРАФИЯ МОДЕЛИ

Проектировать ГАЗ-21 (ведущий конструктор А. Невзоров, дизайнер Л. Еремев) начали в 1953-м, через два года автомобиль прошел госиспытания. Конструкция была передовой для отечественного автомобилестроения: верхнеклапанный двигатель, автоматическая коробка передач, централизованная система смазки узлов передней подвески (устанавливали до начала 60-х).

Первые серийные «волги» ГАЗ-21Г, выпускать которые начали в октябре 1956 года, оснащали 65-сильным нижнеклапанным мотором объемом 2432 см³ (версий двигателя «Победы») и трехступенчатой механической коробкой.

С 1957-го выпускали «чистую» «21-ю» с 70-сильным (2,45 л) двигателем и автоматической коробкой передач. «Автоматом» оснастили всего семь сотен машин.

В 1958-м изменили outline кузова: вместо облицовки радиатора со звездой появились «акцеля пасть» - 16 вертикальных прорезей в решетке. Тогда же начали делать экспортную версию с 80-сильным мотором.

В 1962-м с капота, к большому сожалению покупателей, исчезла фигура оленя, решетка радиатора получила 36 отверстий - «китовый ус», изменились подфарники, задние фонари, бамперы. Двигатель с иными кулачками распредвала, клапанами, системой смазки развил теперь 75 л. с. (на экспортных версиях - 80 и 85 л. с.). 15 июля 1970 года с конвейера сошел последний автомобиль ГАЗ-21.



История модели

Впервые предавали на Московском международном мотор-шоу в 1998 году. В изготовлении первых образцов принимала участие американская фирма «Вентури». На автомобиль планируют ставить впрысковый двигатель ЗМЗ-4052.10, дизели семейства ГАЗ-560, а также импортные агрегаты.

В 2001-м автомобиль показали в США, на выставке в Кливленде. В конце лета новые «волги» появились в столичных автосалонах.



«ВОЛГА» ГАЗ-3111

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест - 5; снаряженная масса - 1550 кг; полная масса - 2050 кг; максимальная скорость - 180 км/ч; разгон с места до 100 км/ч - 12,9 с; расход топлива: 90/120/ГЦ - 8,2/11,2/11,9 л/100 км; топливо - АИ-92. **РАЗМЕРЫ,** мм: длина - 4897; ширина - 1840; высота - 1472; база - 2820; коленя (спереди/сзади) - 1540/1526; дорожный просвет - 160. **ДВИГАТЕЛЬ:** ЗМЗ-4052.10, четырехцилиндровый, рядный, бензиновый, 4 клапана на цилиндр; рабочий объем - 2,5 л; степень сжатия - 9,3; мощность - 100 кВт/136 л. с. при 5200 об/мин; максимальный крутящий момент - 216 Н·м При 4000 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** привод на задние колеса, коробка передач - механическая пятиступенчатая. **ПОДВЕСКИ:** передняя - независимая на двойных поперечных рычагах, задняя - зависимая рессорная. **ТОРМОЗА:** с усилителем и АБС; впереди - дисковые вентилируемые; сзади - барабанные. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** Н И Е : реечное с гидроусилителем. **РАЗМЕР ШИН:** 2 0 5 / 6 5 П 1 5 . . .



ния о скорости и маневренности за 40 лет сильно изменились.

«ВОЛГА» ЯГОДКА ОПЯТЬ?

С позиций завода, ГАЗ-3111 - это значительный шаг вперед: новые кузов и передняя подвеска, тормоза с АБС - машина стала современной и комфортней. Но новинка все же сохранила фирменный характер - эдакую вальяжность с леной. Мы намеренно не говорим о мелких огрехах сборки. Увы, не только ГАЗ-3111, все отечественные новинки - жертвы обходных технологий.

ТАБЛИЦА 2. ГАЗ-3111 И ОДНОКЛАССНИКИ

	Число цилиндров	Рабочий объем, см ³	Мощность, кВт/л, с. при об/мин	Максимальная скорость, км/ч	Разгон 0-100 км/ч, с
ГАЗ-3111	4	2500	100/136 5200	180	12,9
БМВ-525i	6	2494	141/192 6000	238	8,1
«Форд-Мондео»	6	2495	125/170 6000	225	8,7
«КИА-Маджентис»	6	2494	124/168 6000	207	н. д.
«Мерседес-Бенц-Е240»	6	2597	125/170 5500	229	9,3
«Ниссан-Максима»	6	2498	139,7/190 6400	210	н. д.
«Опель-Омега»	6	2597	132/180 5800	229	9,5
«Ауди-А8»	6	2393	131/165 6000	222	9,4
«Додж-Стратус»	4	2429	110,3/150 5200	180	н. д.

Поклонники «Волги» наверняка заинтересовались бы машиной. Но за первые экземпляры «11-х» в московских салонах просят 475-485 тысяч рублей (16,2-16,5 тыс. долл.). Конечно, импортные автомобили бизнес-класса намного дороже (хотя та же «КИА-Маджентис» со 136-сильным мотором - всего-то на две с небольшим тысячи долларов).

Вернемся к сравнительно одноклассников. ГАЗ-21 заслуженно пользовался уважением у нас и за рубежом.

Сolidный, с кузовом в американском стиле, динамичный автомобиль прекрасно вписался в ритм европейской жизни 50-х гг.

Увы, о ГАЗ-3111 этого не скажешь: современных одноклассников на ней не догнать. Даже если завод сумеет снизить цену на несколько тысяч «зеленых», машину купят разве что больше оригиналы, предпочитающие бизнес-класс российских признанным в мире «педомеркам».

...Процаясь с новой «Волой», мы еще раз взглянули на ее запоминающийся СИЛУЭТ. Хорошо, что нижегородцы верны традициям, что 21-я напоминает о легендарной 21-й Все-таки хочется, чтобы новинка стала музейным экспонатом только после долгой и славной жизни, как первая «Волга», родившаяся 45 лет назад.

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ АВТОСАЛОН «АЛАН-АВТОМОР» И АЛЕКСЕЯ АКИМОВА ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ

ТАБЛИЦА 3. 1
РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	ГАЗ-21P	ГАЗ-3111
Динамические качества * Норматив заглавия - 2 ива *25 кг.		
Разгон, с:		
(0) км/ч	5,9	3,4
0-60 км/ч	11,6	6,2
0-80 км/ч	21,4	10
0-100 км/ч	34,6	15,1
0-120 км/ч	-	21,3
0-140 км/ч	-	29,9
0-160 км/ч	-	44,6
0-100 м	25,5	19,7
0-100 м	(88,1 км/ч)	(116,1 км/ч)
0-1000 м	46,7	35,9
	(111,1 км/ч)	(149,5 км/ч)
Максимальная скорость км/ч	122	179
Эластичность, с		
60-100 км/ч (IV)	8,8*	15,6
80-120 км/ч (V)	24,2*	25,8
Погрешность спидометра, %	18	0
Выбег, м:		
120-50 км/ч	923**	1469
50-0 км/ч	564	723
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	41,5	46,7
замедление г/г ²	5,96	83
Расход топлива, л/100 км:		
40 км/ч	6,6	-
60 км/ч	7,9	6,7
90 км/ч	11,3	8,2
120 км/ч	-	105
*25-60 км/ч (II); **50-100 км/ч (III); ***100-50 км/ч		
****80 км/ч		