**03-231 ГАЗ-3105 4х4 5-дверный седан класса люкс с независимой подвеской, мест 5, багажник 0.5 м3, снаряжённая масса 1.8 тн, 3105 V8 170 лс, 195 км/час, товарная партия 55 экз., ГАЗ г. Н. Новгород 1992-96 г.**

*Спасибо хланителям нашей автоистории.*

*Из книги Ивана Валентиновича Падерина «ГАЗ 1932 - 1982 Русские машины», Краснодар 2011*

**1987 — 1996 ГАЗ-3105**

Последняя «Волга» советской формации, так и не ставшая новой «главной машиной страны». В 1987 году на ГАЗе началась разработка триединого семейства автомобилей среднего класса – переднеприводной 3103, заднеприводной 3104 и полноприводной 3105. Ведущий конструктор – С. А. Батьянов, ведущий дизайнер – И. А. Безродных. Однако вскоре министерским распоряжением работы по первым двум проектам были остановлены и на авансцену вышла полноприводная машина, причём только в версии «люкс» – с 8-цилиндровым мотором и многочисленными функциями комфорта. Такое решение связано с тем, что развёрнутая в СССР компания по борьбе с привилегиями партийно-советской и чиновничьей номенклатуры практически подмяла под себя «Чайку» как один из наиболее одиозных символов тогдашней власти. Дни производства ГАЗ -14 были сочтены. И теперь уже стало ясно, что отраслевые и региональные элиты совсем скоро останутся без комфортабельного и статусного автомобиля. Заменить лимузины и была призвана «Волга» ГАЗ -3105, по уровню оснащения и техническим данным никак не уступающая «Чайке».

Для новой машины был разработан двигатель V8 рабочим объёмом 3,4 л. Ведущий конструктор – А. В. Ткачёв. Моторы-прототипы могли быть в двух «агрегатных состояниях» – с карбюраторами Pierburg или c аппаратурой впрыска Lukas, мощностью по 170 л.с. В мелкосерийное производство поступил лишь карбюраторный вариант. Трансмиссия – постоянный полный привод, 5-ступенчатая механическая коробка передач в едином блоке с передней главной передачей и межосевым дифференциалом. Подвеска всех колёс независимая – типа МакФерсон. Рулевое управление – реечное с гидроусилителем, колонка могла регулироваться по углу наклона. Тормоза – дисковые, передние – вентилируемые.

Прототипы ГАЗ -3105, построенные в 1988 -89 годах, имели весьма авангардный и вместе с тем спорный дизайн с большой площадью остекления дверей. Стёкла были разделены горизонтальной перемычкой на нижнюю – опускную – секцию и неподвижную верхнюю. Явно заниженная подоконная линия, хоть и подчёркивала смысл радикального обновления, но таила неудобства для пассажира – советский сановник оказывался слишком открыт окружающему миру. Всего было построено 19 экспериментальных машин такого вида. В 1990-м были собраны ещё 5 автомобилей, но уже изменённого дизайна – с «традиционными» стёклами дверей. Их полный испытательный цикл завершился только через два года.

С 1992 по 1996 год было изготовлена товарная партия – всего 55 экземпляров. К моменту начала коммерческой реализации цена модели составляла 50 миллионов рублей. В Музее истории ГАЗ представлены по од-ному образцу 3105 с разными вариантами остекления.

Длина – 5050. Высота – 1430. Ширина – 1800. Колёсная база – 2870.

Снаряженная масса – 1800 кг.

Мощность – 170 л.с. Разгон 0 - 100 км/ч – 11 с.

Максимальная скорость – 200 км/ч

Выпуск автомобилей ГАЗ-3105: 1992 г. – 3, 1994 г. – 8, 1995 г. – 24, 1996 г. – 20.

**1989 ГАЗ-3104**

Опытный образец с задним приводом и 4-цилиндровым карбюраторным двигателем. Внешне, как приниженный в статусе вариант новой «Волги», отличался от 3105 упрощённой облицовкой радиатора.

*Выдержки из статьи на modeli-gaz.ru.*

ГАЗ-3105 «Волга» — представительский легковой автомобиль среднего класса с повышенным уровнем комфорта, производимый с 1992 по 1996 года на мощностях Горьковского автозавода. Ведущий конструктор С. Батьянов. Выпускались под правительственный заказ. Всего было выпущено не более 100 машин.

Министерство автомобильной промышленности собиралось заменить автомобили ГАЗ-14 «Чайка». На ГАЗе во второй половине восьмидесятых работа над машиной шла в ускоренном темпе. К 1987 году были представлены первые опытные образцы, имеющие ряд нововведений, таких как реечное рулевое управление с гидроусилителем, регулировка руля по длине и наклону, постоянный полный привод с возможностью блокировки межосевого дифференциала и полный электропакет, включая центральный замок. Подвеска типа Макферсон спереди и сзади.

Первоначально машина имела "двойное" остекление дверей с утопленными в стекла ручками дверей. Было изготовлено не менее 3 подобных опытных образцов в различной окраске. Экземпляр окрашенный в черный цвет находится в музее истории завода ГАЗ. Данная машина была представлена Горбачеву М.С. Он машину одобрил. Однако, Николай Иванович Рыжков: бывший в то время председателем правительства, посчитал двойную секцию окон на представительском автомобиле неуместной. Конструкцию пришлось срочно менять. Так появилась ГАЗ-3105 второй серии. Из-за проблем в расчетах и изменении остекления итоговая масса автомобиля была на 200 кг больше чем ожидалось, а из-за отсутствия технической базы, приходилось использовать иностранные узлы.

В 1992 году вручную собрали три ГАЗ-3105. За первые два месяца 1993 года собрали еще 15 машин. Все они предназначались для испытаний, тестов на безопасность и доводки.

Особенностью автомобиля являлась удачная компоновка. Здесь был усилитель рулевого управления, регулируемая колонка, полный электропакет - причем не просто центральный замок и электростеклоподьемники, но и электропривод сидений, как передних, так и заднего дивана, а также электроподогрев подушек и спинок с автоматическим отключением по достижении заданной температуры и климатическая установка. Аудиоподготовка включала в себя шесть динамиков, два из которых расположены в передних дверях, два - на панели приборов, два - на задней полке салона. Климатическая установка машины совмещает функции систем отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха. Она автоматически поддерживает заданную температуру в салоне при интенсивном воздухообмене. Предусмотрена установка радиотелефона. Пользоваться им можно как с переднего так и с заднего сидений.

Благодаря продуманной компоновке, места в салоне было намного больше по сравнению с «Волгой» ГАЗ-24-10 при практически тех же внешних габаритах. В интерьере автомобиля не было ни одной жесткой прямой линии - мягкие овальные очертания, приглушенные, без контрастов, цвета обивки.

Плотная компоновка моторного отсека позволила увеличить пространство в салоне для ног водителя и переднего пассажира. Заднее сидение отодвинуто и опущено к задней оси, что сделало салон длиннее на 300 мм в сравнение с ГАЗ-31029. Заднее сидение стало регулируемым - сдвигая его вперед, пассажир меняет наклон спинки. Все сидения оборудованы электроприводами с кнопочным управлением.

Постоянный привод всех колес - оптимальный для неблагоприятных дорожных условий, характерных для России. Подвеска колес (как передняя, так и задняя) - независимая, на стойках типа «Мак-Ферсон». Автомобиль был оборудован передним и задним стабилизаторами поперечной устойчивости. Испытания показали высокую плавность хода, не уступающую показателям таких аналогов, как «Мерседес-Бенц-260-4-Матик», «Форд-Скорпио-4х4», «Ауди-200-Кваттро». Кроме того, в перспективе клиренс должен быт стать изменяемым.

Механическая 5-ти ступенчатая коробка передач - 2-вальная с полным вторичным валом, передающим крутящий момент от первичного вала на шестеренный конический «симметричный» межосевой дифференциал. Коробка передач выполнена в блоке с передним ведущим мостом, межосевым дифференциалом и имеет общую с ними масляную ванну.

Сцепление - однодисковое сухое с диафрагменной пружиной вытягиваемого типа. Для преодоления тяжелых участков предусмотрена возможность блокировки межосевого дифференциала с места водителя. В тормозной системе применены передние и задние дисковые механизмы со скобами плавающего типа. Двухконтурный гидравлический привод - с диагональным разделением контуров, регулятором давления в приводе задних тормозов и вакуумным усилителем. Стояночный тормоз с механическим тросовым приводом действует на скобы задних механизмов и может служить в качестве аварийного. Предполагалось и присутствие АБС и катализатор отработанных газов. В рулевом управлении впервые на «Волгах» был применен реечный механизм. Рулевая колонка, регулируемая как по углу наклона, так и по длине, снабжена энергопоглощающим элементом.

Машина оснащалась карбюраторным двигателем 3105 V8 объёмом 3.4 литра, с карбюраторами К114. Головки цилиндров и поршни из алюминиевого сплава, блок цилиндров - безгильзовый, чугунный. Коленчатый вал вращается в пяти коренных подшипниках и снабжен гасителем крутильных колебаний. Двухрядная цепь с гидравлическим натяжителем приводит чугунные распределительные валы (по одному в каждой головке цилиндров). Правда в то время еще не дошли до 4-х клапанов на цилиндр, но гидравлические толкатели с автоматической компенсацией зазора уже присутствовали. Для машины сразу разрабатывалось две системы питания - карбюратор и впрыск. Были опытные образцы и с 4-цилиндровым мотором, прообразом ЗМЗ-406. Разумеется, система зажигания быта безконтактной и даже с ограничением частоты вращения коленвала до 6100 оборотов в минуту- Все это позволило разгонятся до сотни за 12 секунд и иметь максималку равную 195 км/ч.

На центральной панели кроме магнитолы с шестью динамиками, климат-контроля от LANCIA, бортового компьютера и прочих приятных мелочей, находится кнопка блокировки межосевого дифференциала с дистанционным вакуумным приводом. Запасное колеса размещено в углублении багажника, крышка которого опущена до бампера (погрузочная высота на 200 мм меньше по сравнению с другими моделями "Волги").

В 1992 году автомобиль был представлен на международных салонах в Лейпциге и Брюсселе и произвел впечатление. Однако подсчитали, что производство такого автомобиля для правительства обходится дорого. Для дилеров стоимость автомобиля составляла от $50000 до $60000, что было сопоставимо с автомобилями иностранного производства того же класса.

ГАЗ-3105 имел несколько модификаций. Первая из них (3105) имела двигатель 3105 с карбюратором К-114 и развивала мощность 156 л.с., более поздняя модификация имела карбюратор Пирбург 4А1 (Solex 4А1) и развивала 170 л.с. Модификация с двигателем 3105, оснащенным моновпрыском Лукас, имела индекс 31052 и также развивала мощность 170 л.с. Также имелась модификация с двигателем 3105, оснащенным распределенным впрыском топлива и микропроцессорной системой управления фирмы Абит (Санкт-Петербург), индекс двигателя изменили на ГАЗ-321.10, а номер модели стал 31054. Последняя из модификаций, она была сделана инженерами ГАЗа уже после прекращения выпуска автомобилей, имела двигатель ЗМЗ-406 с системой впрыска, поскольку нужно было собрать оставшиеся автомобили для продажи, а двигатели 3105 (ГАЗ-321.10) ГАЗ уже перестал производить.

**Технические характеристики ГАЗ-3105 "Волга"**

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель | Значение |
| колесная формула | 4x4 |
| количество мест | 5 |
| масса е снаряженном состоянии, кг | 1800 |
| объем багажника, м3 | 0,5 |
| наибольшая скорость, км/ч | 200 |
| время разгона с места до 100 км/ч, с | 11 |
| расход топлива, л/100 км: | |
| - при 90 км/ч | 8,7 |
| - 120 км/ч | 11,2 |
| - условном городском цикле езды | 17,5 |
| объем топливного бака, л | 78 |
| применяемый бензин | А-98 или АИ-98 |
| Размеры: длина- ширина- высота (без нагрузки) | 5050-1800-1430 |
| - колесная база | 2870 |
| - колея колес:- передних/задних | 1514/1514 |
| - дорожный просвет | 160 |
| Двигатель:- модель | ГАЗ-3105 |
| тип | бензиновый, 8-цилинтровый, V-образный |
| диаметр цилиндров и ход поршня, мм | 82x80 |
| рабочий объем, см3 | 3400 |
| степень сжатия | 9,0 |
| мощность, при 5400 об/мин, л.с./кВт | 170/ 125 кВт |
| макс. крутящий момент, Н м при 4000 об/мин | 265 |
| Сцепление | Сухое 1-дисковое с диафрагменной пружиной |
| Коробка передач | механическая 5-ти ступенчатая |
| передаточные числа: I - 3,6, II - 2,2, III - 1,46, IV - 0,96, V - 0,756, задний ход-3,58. | |