**ГАЗ-М-21 "Волга" I http://www.ussrtoscale.com/------21---------i.html**

**Годы производства: 1956 – 1959
Производитель оригинала: ГАЗ**
Уже в самом начале 50-х годов ГАЗ-М-20 «Победа» начала морально и технически устаревать. Однако, Липгарт уже начал работу над проектированием нового автомобиля в 1951 году. Изначально новая машина должна была называться ГАЗ-М-21 «Победа», в «Волгу» проект был переименован несколько позже. Новый горьковский автомобиль должен был получить всё то, что так и не удалось внедрить на производстве «Победы», а главной новинкой должна была стать автоматическая коробка передач (АКП).
 На протяжении 5-ти лет разработки 21-й модели было предложено несколько вариантов дизайна, и в итоге остановились на трёхобъёмном кузове. Сам внешний вид «Волги» не был заимствован у какой-то конкретной зарубежной модели, он вместил в себя мировые, но в большей степени американские веяния в автомобильном дизайне того времени. Мир тогда находился на пороге покорения космоса и аэрокосмические темы во внешнем облике автомобилей были тогда чрезвычайно популярны. Это и «плавники» задних крыльев, напоминающие хвост ракеты; и передние крылья с круглыми фарами, выглядящие как реактивные турбины или воздухозаборники, и, конечно, общая обтекаемость и «зализанность» формы кузова, перекликающаяся с аэродинамическими фюзеляжами самолётов.
 Принимал автомобиль маршал Победы Г. К. Жуков, находящийся в то время в должности Министра обороны СССР. Жуков машину одобрил, но выразил недовольство по поводу «акульей пасти» на радиаторе, которая, с объективной точки зрения, делала внешний вид автомобиля уникальным, прогрессивным и выгодно отличавшим его от заокеанских аналогов. Но слово маршала-министра – закон, и облицовку радиатора пришлось переделать. Жуков не сказал, на что именно следовало заменить «акулью пасть», поэтому на ГАЗе решили использовать беспроигрышный вариант: сделали шаг назад к традициям «детройтского барокко», уже устаревшему к концу 50-х. Теперь спереди «Волги» шли три горизонтальных хромированных бруса, а в центре, где по классике американского жанра должна располагаться «пуля», поместили круглый медальон со вписанной в него звездой. Как и предполагали, звезда не могла не понравиться маршалу Победы, и ГАЗ-М-21 был утверждён к производству. Так родилась «волга со звездой» - автомобиль первого из трёх условно обозначенных выпусков 21-й «Волги».
 Таким образом, в 1956 году из ворот ГАЗа вышли превые «Волги». Однако, далеко не всё было складно: к дате выпуска так и не подоспел новый мотор и ещё ряд агрегатов, а химики запаздывали с производством специального масла для коробки «автомат». Поэтому на первые «Волги» пришлось ставить мотор от экспортных версий ГАЗ-69 аналогичный стоявшему на «Победах», только  с увеличенным объёмом, а некоторые детали были унифицированы с ГАЗ-20. Коробку передач ставили механическую (с этим двигателем АКП была несовместима) – предполагалось, что эти машины будут служить в таксопарках. Только к 1958 году для «Волги» подоспел собственный двигатель, позволявший внедрить коробку «автомат». Но и тут не обошлось без проблем: масло, которое требовалось для АКП было в дефиците, поэтому было выпущено всего 700 автомобилей с коробкой «автомат», что составляло всего 2% от общего количества сошедших с конвейера «Волг» первой серии, а их было произведено около 30 000.
 Несмотря на вышеупомянутые недостатки и трудности, «Волга» стала очень выжным событием в развитии советской автопромышленности. Стоит упомянуть о том, что во время испытаний в Крыму предсерийные ГАЗ-М-21 показали очень неплохие результаты. Машина обладала отличной проходимостью, имела большой запас прочности, в то время как британский аналог Standard Vanguard не выдержал испытаний крымскими дорогами и начал разваливаться.
 Внутри «Волга» стандартно комплектовалась часами, радиоприёмником, по сравнению с «Победой» имела на 40% процентов большую площадь остекления (соответственно, более светлый салон и лучший обзор) и усовершенствованную отопительную систему, которая обогревала передние и задние места в равной степени. Спинку дивана переднего сиденья можно было откинуть, она примыкала к подушкам задних сидений, - таким образом получалось спальное место на двух человек площадью в 2,7 м². Ещё одним новшеством была централизованная система смазки узлов шасси – теперь, прежде трудоёмкая процедура смазки, осуществлялась всего лишь путём нажатия педали в салоне. На капоте «Волги» крепился ГАЗовский маскот – олень в стремительном прыжке – характерная деталь первых «Волг».

 Первыми владельцами «волги со звездой» были герои, лётчики, артисты, маститые литераторы, профессора. Кстати, и советская традиция отпускников-автолюбителей ездить летом к морю, на Юг, за рулём своего авто берёт своё начало именно с появлением быстрых, надёжных, прочных и сравнительно экономичных «Волг». На трассе ГАЗ-М-21 развивал скорость до 130 км/ч. и легко обходил, казалось, ползущие «Москвичи» и «Победы». Именно такая «Волга» первой серии снималась в фильмах «К Чёрному морю» и «Три плюс два», где персонажи на своих автомобилях путешествуют на Юг.
 Нужно отметить, что «Волга» вызвала неподдельный интерес в западных странах. Более консервативные европейские авторевю давали «Волге», в целом положительную оценку.

Как бы ни было обидно, но с завершением выпуска «Волг» первой серии пришлось отказаться от таких передовых инноваций, как коробка «автомат» и централизованная система смазки. Специальное масло для АКП так и оставалось дефицитом, а уровень автосервисов не соответствовал требованиям, необходимым для ремонта автоматической трансмиссии. Многие владельцы «Волги» специально ездили на ГАЗ и просили заменить капризный «автомат» на «механику». Трубки системы смазки очень скоро изнашивались, таким образом по масляным лужам на асфальте можно было определить, что тут недавно стояла «Волга». Постоянная борьба с этими лужицами и потёками масла на парковках, улицах и перед административными зданиями не могла не вызывать нареканий у коммунальных служб, чей удел был эти лужи ликвидировать.
 Если «волга со звездой» была пределом мечтаний советского гражданина, и внутри страны проблем со спросом не было (были б деньги и подошла бы очередь!), то в странах, куда планировали экспортировать «Волгу», звезда вызывала двоякие чувства (совсем недавно советские  танки с такой же звездой на башнях утюжили Восточный Берлин и Будапешт) и не способствовала росту продаж. Именно поэтому (а не потому, что Жукова сняли с поста министра) от звезды на радиаторе отказались. Так, в 1959 году ушла в лету «волга со звездой» - ГАЗ-М-21 первой серии...