**03-076 Волга ГАЗ-21УС 4х2 4-дверный заднеприводный седан улучшенной отделки, мест 5, сухой вес 1.35 тн, ГАЗ-21А или ГАЗ-21Д 75-80-85 лс, 130 км/час, последний из 638835 экземпляров модели ГАЗ-21 15.07.1970 г., г. Горький, 1965-70 г.**



*Источник: статья Волга ГАЗ-21Р на http://gvtm.ru. К сожалению автор не указан.*

Третья серия «Волги» ГАЗ-21 - результат модернизации, осуществленной в апреле 1962 года, внешне заметно отличался от первых двух. Модификации «третьего выпуска» стали самыми массовыми из линейки 21-х «Волг». В самом деле, машины «первой серии»- со звездой, сходили с конвейера примерно год и девять месяцев. «Второй серии» оказалось отмерено около трех с половиной лет. А «третья» выпускалась на горьковском конвейере более восьми лет.

Еще в конце 50-х, едва был окончательно освоен выпуск «Волги» ГАЗ-21 и снята с производства «Победа», конструкторы Отдела легковых автомобилей КЭО ГАЗа получили техническое задание на проектирование полностью новой «Волги» следующего поколения ГАЗ-24. Но работы над первоначальными вариантами новой машины затягивались, требовалось время, чтобы определиться с ее будущим обликом. Временно, чтобы базовая модель смотрелась более современно, руководитель Отдела легковых автомобилей Н.Н. Юшманов и его коллеги приняли решение модернизировать существующую «Волгу». Причем, приоритет отдали не агрегатной базе, а внешнему облику автомобиля. Проектировать обновленный экстерьер поручили художнику-конструктору Льву Еремееву, автору исходного варианта ГАЗ-21, а также «Чайки» ГАЗ-13 и первой модификации ЗиЛ-111. С задачей опытный дизайнер справился блестяще. Как говорили на заводе, ему удалось «вложить весь кузов в облицовку».

Всего несколько недорогих в производстве декоративных элементов радикально изменили облик серийной «Волги». Та самая облицовка, не скругленная, с большими вентиляционными окнами, как прежде, а набранная из тоненьких брусьев, согнутых под большим резким углом в духе будущей «Волги» ГАЗ-24. Бамперы без клыков, тоже «спрямленные», набранные из верхней хромированной и нижней окрашенной в цвет кузова полосы. Новая светотехника: заходящие на боковину подфарники спереди и граненые, лишенные хромированного оклада фонари сзади. Корпус фонаря освещения заднего номера в виде силуэта птицы, как у «Чайки». Новая эмблема. И, наконец, окончательно исчезнувшие с капота фигура оленя и продольный молдинг. Все эти до мелочей продуманные второстепенные детали навешивались на тот же самый созданный в середине 50-х кузов, никак не влияли на эксплуатационные качества автомобиля, зато позволили достигнуть поставленной задачи - произвести благоприятное впечатление своей новизной.

В салоне остались те же сидения в виде массивных диванов, тот же характерный руль цвета слоновой кости с кольцом звукового сигнала и изображением оленя посередине, та же приборная панель с круглыми часами, большим динамиком приемника и прозрачным голубым колпаком спидометра. Далее изменялся только фасон обивки сидений и «дверных карт», тканевая обивка потолка уступила место сшитой из искусственной кожи.

А, главное, не последовало никаких изменений в агрегатной базе. С точки зрения водителя и автомеханика «Волга» осталась тем же самым автомобилем, каким была раньше. Это устраивало ремонтников автобаз и таксопарков, которым не требовалось ничего менять в своей работе, частных покупателей, которые, прежде всего из-за отсутствия альтернатив, продолжали считать «Волгу» престижным автомобилем.

Поначалу базовая модель с внешностью «третьего выпуска» и по механике практически идентичная поздним «Волгам» «второго выпуска» носила название ГАЗ-21Л, а ее экспортный вариант с набором дополнительного хромированного декора - ГАЗ-21М. В 1965 году, когда последовали некоторые изменения в агрегатах - новый карбюратор К-124, роликовые подшипники ступиц и др., «Волге» первого поколения присвоили окончательные индексы - базовому варианту ГАЗ-21Р, экспортному - ГАЗ-21УС. Но помимо лишней хромированной отделки, экспортным автомобилям полагался форсированный двигатель, который, благодаря увеличенной степени сжатия, выдавал не 75, а 80-85 л.с. Поэтому в последние годы выпуска получила распространение промежуточная модификация ГАЗ-21С, сочетавшая внешность базовой модели без дополнительного хрома и форсированный экспортный мотор. Такие машины, в частности, широко поставлялись в милицию.

За рубежом спрос на «Волгу» ГАЗ-21 падал год от года, и все больше машин завод поставлял на внутренний рынок. Автомобили в экспортном исполнении поступали в гаражи государственных организаций, использовались в качестве «персоналок», продавались частникам через набиравшую силу систему «валютных» магазинов «Березка». Обычные «Волги» ГАЗ-21Р к исходу 60-х стали заметно доступнее обычным средним советским семьям, чем на несколько лет раньше.

В 1966 году завод уже подготовил окончательный вариант новой «Волги» ГАЗ-24, но заменить базовую модель в 1967-1968 годах, как планировалось, не получилось. Только 15 июля 1970 года вслед за последней ГАЗ-21УС собрали первую из крупносерийных, а на деле 793-ю «Волгу» ГАЗ-24. Те 200-250 тысяч автомобилей семейства ГАЗ-21, которые увидели свет в 1968-1970 годах, сделали 21-ю «Волгу» значительно более распространенной моделью. В такси эти машины служили параллельно с 24-ми «Волгами» до 1975 года, в гаражах государственных организаций - до конца 70-х. Спустя годы, именно благодаря многочисленному выпуску конца 60-х, «Волга» ГАЗ-21 совсем не редкий ретро-автомобиль.

*Инж. В. СОЛОВЬЕВ, заместитель главного конструктора Горьковского автозавода*

**ВОЛГА 1962**

В апреле 1962 г. Горьковский автомобильный завод переходит на выпуск модернизированного легкового автомобиля «Волга». Новая модель автомобиля отличается прежде всего улучшенным внешним оформлением. Более изящная хромированная облицовка радиатора, передний и задний бамперы новой формы, без клыков, декоративные хромированные молдинги, идущие по верхней части передних и задних крыльев, задние фонари новой формы, значительно измененные подфарники и фонарь номерного знака, заводской знак на передней части капота и красивая надпись «Волга» на передних крыльях — все это придает автомобилю свежий обновленный вид.

Общая площадь хромированных деталей, благодаря их более тонким и изящным формам, уменьшена. Обивка потолка кузова искусственной кожей светлого тона осветляет внутреннее помещение модернизированного автомобиля. Кроме того, эта обивка весьма практична — с нее можно вытирать пыль, ее можно мыть. Крепление всей обивки беэгвоэдееое. Сиденья, боковины кузова, внутренние панели дверей имеют новые оригинальные и красивые фасоны обивки с применением качественных синтетических обивочных материалов и искусственной кожи. Разделительные линии иа внутренних панелях дверей оформлены хромированными молдингами.

Облицовка кнопки кольцевого сигнала, находящаяся в центре рулевого колеса, заменена новой, более красивой.

Изменена конструкция переднего сиденья. Оно сделано более удобным для водителя и пассажира. Механизм передвижения сиденья и откидывания спинки стал более простым и надежным. При откинутой спинке переднего сиденья образуется постель более ровная, чем в прежней модели автомобиля.

«Волга» 1962 года отличается от своей предшественницы не только внешним видом. Изменения, направленные на дальнейшее улучшение конструкции, внесены и в агрегаты автомобиля. В переднюю и заднюю подвеску вместо рычажных введены новые гидравлические амортизаторы телескопического типа; они более долговечны и обеспечивают хорошую плавность хода автомобиля. Применение телескопических амортизаторов повлекло за собой изменение конструкции верхних рычагов передней подвески. С целью увеличения запаса для регулировки

угла развала передних колес в крепление верхних рычагов введена эксцентриковая втулка, которая дает возможность получить нужный угол развала, если запас регулировки за счет нижней втулки полностью использован.

Новая Г-образная рукоятка позволяет значительно удобнее пользоваться ручным тормозом.

В двигателях автомобиля «Волга» модели 1962 года применен более жаростойкий материал для поршней и усиления поршневых пальцев. Установка нового, более совершенного по схеме и конструкции карбюратора позволила улучшить плавность и устойчивость работы двигателя. Этому способствуют также фильтр тонкой очистки топлива (на старом модели его не было) и новая система вентиляции картера, устраняющая смолообразование во всасывающей системе.

Мощность двигателя увеличена с 70 до 75 л. с.

К модернизированному автомобилю «Волга» прикладывается домкрат повышенной надежности, имеющий рейку увеличенного сечения.

По своему внешнему виду, комфортабельности, ходовым качествам, надежности и долговечности новая «Волга» превосходит не только ранее выпускавшуюся модель, но и многие зарубежные автомобили этого класса.