**03-209 ГАЗ-22В "Волга" 4х2 заднеприводный автомобиль общего назначения с универсальным 5-дверным грузопассажирским кузовом, мест 5+175 кг или 2+400 кг, сухой вес 1.45 тн, ЗМЗ-21А 75 лс, 125 км/час, ГАЗ г. Горький, 1965-70 г.**



Хотя на модельке отсутствуют две продольные выштамповки на крыше, отличающие модель М-22 от ГАЗ-22В, для полноты картины универсалов на базе 21-ой «Волги» определим ее прототип как ГАЗ-22В.

*Автор И. В. Падерин. Спасибо Иван Валентинович за то, что делитесь своими познаниями, да еще и столь мастерски.*

 В ноябре 1961 года проходили испытания сразу несколько новых вариантов ГАЗ-21: «полугрузовой» ГАЗ-22, «грузовой» 22А и «санитарная карета» 22Б — определения тех лет. И ими в принципе все было сказано: если автомобиль — «карета», то ход его должен быть мягким, а если «грузовой» — то сам по себе вместительный и мощный, даже если наполовину.

 Слово «универсал» тогда еще было новым. В СССР универсальными считались анальгин, автомат Калашникова, зубной порошок и оберточная бумага — то, что на все случаи. На долю же легкового автомобиля таких случаев могло выпасть три: перевезти с комфортом пассажиров, доставить груз либо совместить первое и второе. Вот тогда это универсальный автомобиль.

 Союзное первенство в деле серийного освоения универсалов принадлежало московскому заводу малолитражек (МЗМА), известному в народе как «Москвич». Как и в любом «Москвиче», в модели «423» все было относительным. По сравнению с легковой «Волгой», полностью освоенной в том же 1957 году, полугрузовой «Москвич» не имел никакого реального превосходства во вместимости, сопряженной с комфортом, грузоподъемности и тем более проходимости, а перегруз в центнер сводил на нет всю его малолитражную экономичность. Не та это была машина, чтобы решать важные народнохозяйственные задачи по перевозке малых партий грузов. А партия как раз требовала, чтобы малые грузы в СССР доставлялись малым транспортом. Но его в стране так и не было, хотя работы по нему велись в Горьком, Ульяновске и Риге.

 Горький, как город-завод, продвигал сразу несколько проектов — ГАЗ-19 (моноприводный вариант ГАЗ-69, полуторку ГАЗ-56), грузовую и полугрузовую «Волги» — то есть, фургон и универсал. Все эти модели были доведены до стадии прототипов, прошли испытания, однако в серийное производство была запущена всего лишь одна из них — универсал на базе «Волги» —

ГАЗ-22. Путь от прототипа до конвейера он проделал в том же темпе, что и его «база» — менее чем за два года.

**Полугрузовик**

 Анонсирован первый прототип ГАЗ-22 был в августе 1960 года. Его кузов получил новую силовую структуру задней части, длинную крышу, оригинальные задние двери и стекла, складывающуюся спинку заднего сиденья, багажный отсек. Масса кузова возросла на 100 кг, номинальная грузоподъемность — на 75 кг. Вся эта нагрузка, естественно, ложилась на рессоры задней подвески и шины. Поэтому рессорные листы универсала имели повышенную жесткость

по сравнению с ГАЗ-21, а шины большей размерности (7,10-15 дюймов вместо 6,7-15) — соответственно, большую грузоподъемность. Универсал мог перевозить 5 человек (вместе с водителем) и 175 кг груза в заднем отсеке, а при сложенной спинке заднего сиденья — двух человек и 400 кг.

 Площадь «полугрузового» отсека составляла 1,6 м2, а при раскладке в «грузовой» —

2,4 м2; полезный объем, соответственно, кубометр и полтора кубометра. Двустворчатая пятая дверь с откидывающимся нижним бортом позволяла перевозить «концом наружу» и длинномеры — например, доски или спальную мебель.

 Когда речь идет о важных народнохозяйственных задачах, надо понимать (без издёвки), что других задач тогда в стране не было, и для ЛИЧНОГО пользования универсалы не предназначались. Поэтому мы говорим про килограммы груза, а не багажа.

 Единичные образцы ГАЗ-22 производились в течение 1961 и начале 1962 года. По разным данным, было собрано до пяти машин для опытной эксплуатации на ГАЗе и предприятиях Горького. Машины были сделаны в деталировке выпускаемой тогда второй серии ГАЗ-21 — с соответствующей решеткой радиатора, оленями на капотах, фонарями и подфарниками в тяжелых окладах, массивными клыкастыми бамперами. Для того, чтобы борт грузового отсека

мог свободно откидываться, клыки заднего бампера были уменьшены по высоте. Таких клыков было изготовлено в два раза больше, чем экспериментальных ГАЗ-22, но все равно в наше время их уже не найти.

 Параллельно с универсалом ГАЗ разработал еще две рабочие версии — машину скорой медицинской помощи 22Б и цельнометаллический фургон 22А грузоподъемностью полтонны. Первая должна была восполнить транспортный вакуум, образовавшийся в сфере здравоохранения после снятия с производства в I960 году санитарной ЗиМ ГАЗ-12Б. Вторая — предназначалась для тех самых «малых партий». Всю эту линейку летом 1961 года выставили на ВДНХ. Фургон — в первый и последний раз, а универсал и «скорая» экспонировались и на следующий год, но их было уже не узнать. ГАЗ провел модернизацию основной 21-й версии, летом 1962 года серийный выпуск моделей 22 и 22Б начался уже в деталировке третьей серии «Волги».

**И никакой личной жизни**

 ГАЗ-22 в народе упорно называли «универсал ГАЗ-21». Так было понятнее, тем более,

приобрести «двадцать вторую» рядовому человеку в СССР не представлялось возможным. Обычная «Волга» — и та являлась пределом мечтаний, а универсал как идеальная семейная машина был мечтой даже за пределом государственной границы. Дело в том, что дополнительные потребительские свойства ГАЗ-22 — грузоподъемность и объем багажного отсека — давали бы простому советскому человеку возможности дополнительного заработка: обогащению от дачного участка, сверлильного станка, извоза и прочей индивидуальной трудовой деятельности. Пустить такую машину в оборот торговли — значило пробить брешь в государственном устройстве. Путем несложного открывания задней двустворчатой двери универсал тут же превращался бы из личной машины в частную собственность, в средство производства. Частной собственности в действующей с 1936 года конституции СССР предусмотрено не было. Поэтому ГАЗ-22 и не являлся товаром народного потребления, его не

продавали и не регистрировали на частных лиц. Первым универсалом, доступным обладателю простого советского паспорта, стал в 1967 году «Москвич-426» — машина такая же «безобидная» по своим возможностям, как и все малолитражки. Приобретение ГАЗ-22 было доверено гражданам только в начале 70-х, после снятия модели с производства и ее тотального вымещения из гаражей госучреждений (аналогичным образом отходили в частные руки и кареты скорой помощи). Владельцами изрядно потрепанных машин, после многочисленных согласований, оценок и переоценок, становились, как правило, работники тех же предприятий.

 До этого одно из немногих исключений — право купить новый ГАЗ-22 — было сделано для народного артиста Юрия Владимировича Никулина. В написанном им союзному правительству письме была доходчиво обоснована необходимость приобретения «Волги-универсала» для перевозки реквизита советского, а не какого-нибудь частного цирка. Неизвестно, в каком году было получено разрешение, но уже во время съемок в фильме «Андрей Рублев» (1964-1966 годы) у Юрия Владимировича действительно появился черный красавец-универсал.

 По своей сути ГАЗ-22 был абсолютным хозяйственным объектом — мощным, комфортабельным и очень вместительным. Паспортная грузоподъемность в 400 кг часто на практике перекрывалась раза в полтора. И ничего. Заложенный еще в «двадцать первую» запас прочности был использован в полной мере на экспортных «двадцать вторых». Так, скандинавский импортер «Волг», компания Konela, одной заменой только шин и амортизаторов — с заводских на фирменные — безопасно увеличивала грузоподъемность до 600 кг. К тому же, по финским и шведским правилам, на сплошном переднем сиденье могли находиться три человека. Естественно, что и никаких ограничений на продажу универсалов за рубежом не существовало. И проходимый, несгибаемый, нечувствительный к холоду ГАЗ-22 становился надежной и недорогой опорой финского частного производителя.

 Универсалу были свойственны все те же агрегаты, что и седану третьей серии: тот же набор двигателей — 75,80 и 85 л. с., те же коробка и мост с теми же передаточными числами, те же модернизации ходовой части и оформления интерьера. В1965 году на всех «Волгах» были усилены лонжероны, удлинены «дворники», поменяны подшипники ступиц и индексы моделей — формально ГАЗ освоил в том году сразу несколько новых модификаций. Базовый универсал

получил индекс «22В», машина в улучшенном экспортном исполнении — «22М». От ранних

«сараев» их отличали две продольные выштамповки на крыше для придания дополнительной жесткости листу «купола».

 Выпуск универсала закончился одновременно с ГАЗ-21, в июне 1970 года.

**Основные модификации**. *Источник: автогурман.com.*

 ГАЗ М-22 — 1962-64, базовый универсал;

 ГАЗ М-22А — 1961 г., опытный фургон, производившийся, 1 экз.;

 ГАЗ М-22Б — 1962-64, санитарный автомобиль (карета скорой помощи);

 ГАЗ М-22БК — 1962-64, санитарный автомобиль, 85 л.с.;

 ГАЗ М-22БКЮ — 1962-64, санитарный автомобиль, 85 л.с., тропический вариант;

 ГАЗ М-22БМ — 1962-64, экспортный санитарный автомобиль, 85 л.с.;

 ГАЗ М-22БМЮ — 1962-64, тропический экспортный санитарный автомобиль, 85 л.с.;

 ГАЗ-22В — 1965-70, модернизированный базовый;

 ГАЗ-М-22Г — 1962-69, экспортный, 75 л.с.;

 ГАЗ-М-22ГЮ — 1962-65, тропический экспортный, 75 л.с.;

 ГАЗ-22Д — 1965-70, модернизированный санитарный автомобиль;

 ГАЗ-22Е — 1965-70, модернизированный экспортный санитарный автомобиль;

 ГАЗ-22ЕЮ — 1965-70, модернизированный тропический экспортный санитарный автомобиль;

 ГАЗ-М-22К — 1962-64, экспортный, 75 л.с.;

 ГАЗ-М-22КЭ — 1962-64, экспортный, 75 л.с., с экранированным электрооборудованием;

 ГАЗ-22М — 1965-70, модернизированный экспортный, 85 л.с.;

 ГАЗ-22МБ — 1965-70, модернизированный экспортный санитарный автомобиль;

 ГАЗ-22МЮ — 1965-70, тропический модернизированный экспортный, 85 л.с.;

 ГАЗ-22МЮ — 1965-70, модернизированный экспортный, 85 л.с.;

 ГАЗ-22Н — 1965—1970, модернизированный экспортный, правое рулевое управление;

 ГАЗ-22НЮ — 1965-70, модернизированный экспортный, 85 л.с., правое рулевое управление;

 ГАЗ-22НЕ — 1965-70, модернизированный экспортный санитарный автомобиль, правое рулевое управление;