

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ
ПО АВТОМАТИЗАЦИИ И МАШИНОСТРОЕНИЮ ЦЭТИ
ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ПО АВТОМАТИЗАЦИИ
И МАШИНОСТРОЕНИЮ ПРИ ГОСПЛАНе СССР

КАТАЛОГ-СПРАВОЧНИК



А **ВТОМОБИЛИ**
СССР

АВТОМОБИЛЬ „ВОЛГА“

**КОНСТРУКТИВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ И ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ
ДЕТАЛЕЙ, УЗЛОВ И АГРЕГАТОВ**

МОСКВА - 1963

ВВЕДЕНИЕ

Автомобиль «Волга» выпускается Горьковским автозаводом с конца 1956 г. За время выпуска заводом освоен ряд модификаций этого автомобиля.

Конструкцию автомобиля постоянно совершенствовали, повышали его надежность, долговечность, улучшали ходовые качества и эксплуатационные показатели.

В течение 1959 и 1962 гг. автомобиль дважды модернизировали в связи с чем появлялись новые базовые модели и их модификации.

С начала производства завод выпускал следующие модели автомобиля «Волга».

С 1956—1957 гг. завод выпускал автомобили «Волга» модели М-21Г (общего назначения) с нижнеклапанным двигателем и на его базе автомобиль-такси модели М-21Б, оборудованный таксометром и фонарем «такси».

В 1958 г. на автомобиле «Волга» был установлен верхнеклапанный двигатель, гипоидный задний мост новой конструкции и введены некоторые усовершенствования в конструкции узлов.

Автомобили выпускали следующих моделей:

М-21В—общего назначения; М-21А—такси.

Освоено производство модификации автомобиля с автоматической коробкой передач, модель 21, а также экспортные варианты автомобилей М-21В и М-21 с улучшенной отделкой и повышенной степенью сжатия и мощностью двигателя, модель М-21Д — с механической

коробкой передач и модель 21Е — с автоматической передачей.

В 1959 г. автомобиль вновь модернизировали и номер основной модели М-21В изменился на М-21И, а экспортному варианту этого автомобиля был присвоен номер модели М-21К.

Номера моделей М-21, М-21Е и М-21А остались без изменений.

В 1962 г. завод провел очередную модернизацию всех модификаций автомобилей «Волга» с обновлением внешних форм и внутреннего оформления; введены амортизаторы телескопического типа, усовершенствована система питания двигателя, повышена его мощность.

В настоящее время выпускают модели: М-21Л — общего назначения (базовая модель); М-21М — экспортный вариант; М-21Т — такси.

К концу 1962 г. завод освоил производство и начал выпуск новых модификаций автомобиля «Волга»:

М-21П — для экспорта в страны с левосторонним движением (с правым расположением рулевого управления);

М-22 — с кузовом «Универсал», предназначенный для перевозки пяти пассажиров и 75 кг багажа или двух пассажиров на переднем сидении и груза 400 кг в багажном отделении;

М-22М — экспортный вариант автомобиля «Универсал»;

М-22Б — автомобиль скорой медицинской помощи на базе автомобиля М-22 и его экспортный вариант М-22БМ.

АВТОМОБИЛЬ ВЫПУСКА 1962 г.

Со второго полугодия 1962 г. выпускается модернизированный автомобиль «Волга» модели 1962 г.

Модernизированный автомобиль и его модификации обозначены следующими индексами:

21Л — модернизированный, базовый автомобиль модели 1962 г.;

21М — автомобиль для экспорта;

21Т — автомобиль-такси.

Новая облицовка радиатора с более частой вертикальной решеткой, окаймленной хромированным молдингом, установлена и крепится на том же месте, что и у автомобилей ранних выпусков. Изменено расположение крепления только боковых молдингов.

Новые подфарники вытянутой формы являются как бы продолжением облицовки радиатора и частью общего оформления передка автомобиля.



Фиг. 12. Общий вид автомобиля «Волга» модели 1962 г.

Общий вид автомобиля модели 1962 г. показан на фиг. 12.

Внешние формы и внутреннее оформление автомобиля обновлены путем изменения введения новых облицовочных и декоративных деталей, применения улучшенных обивочных материалов и новых фасонов обивки.

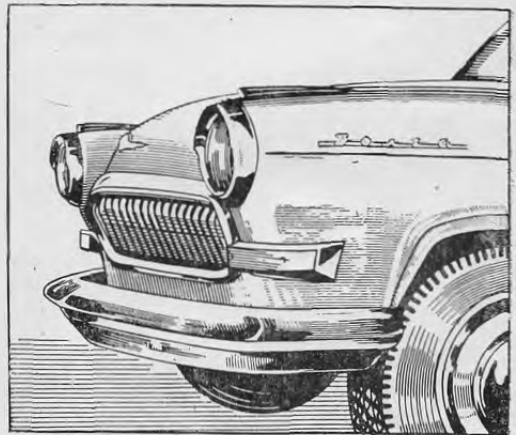
Новые элементы наружного и внутреннего оформления и удачное их сочетание с основными формами кузова придало автомобилю более легкий привлекательный вид.

Оформление передней части автомобиля улучшено в результате установки более легких и динамичных по форме облицовки радиатора и переднего бампера, новых подфарников и заводского знака.

Для автомобилей с дополнительной отделкой, а также предназначенных для экспорта устанавливаются хромированные молдинги и делается надпись «Волга» металлическими хромированными буквами на крыльях (фиг. 13).

Центральный молдинг и орнамент капота «Олень» сняты.

Заводский знак на капоте выполнен в прежних мотивах, но более красив и изящен.



Фиг. 13. Оформление передней части автомобиля (новые подфарники, облицовка радиатора, бампер, молдинги на крыльях, заводской знак)

Новый передний бампер без кlyков, более легкой и динамичной формы с хромированным основанием и крашеной надставкой, соединенными болтами по внутреннему фланцу, прикреплен к лонжеронам рамы при помощи шести кронштейнов (по три с каждой стороны). Крепление кронштейнов к раме остается прежним, кроме двух передних болтов, удлиненных на 5 мм. На внутренние кронштейны крепления переднего бампера устанавливают буксирные крюки. В надставке бампера имеются два окна для установки домкрата и продевания буксирного троса при буксировании автомобиля.

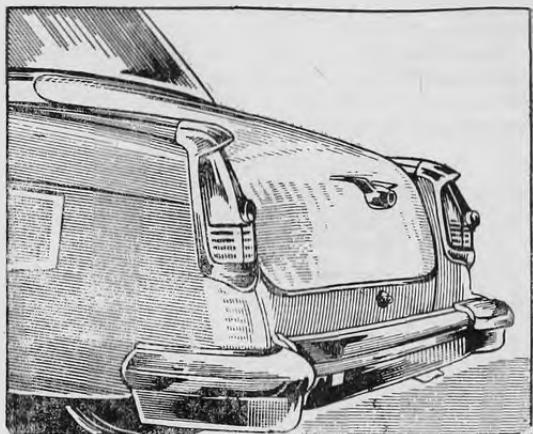
Для крепления молдингов и надписи «Волга» на верхней и боковой поверхности крыла пробиваются дополнительно 10 отверстий диаметром 5—6 мм.

Оформление задней части автомобиля изменено — установлены новые задние фонари, фонарь номерного знака, задний бампер и молдинги по верху крыльев (фиг. 14).

Фонарь номерного знака измененной формы устанавливается на том же месте.

Хромированные молдинги по верху задних крыльев, устанавливаемые только на автомобилях с дополнительной отделкой и на автомобилях, предназначенных для экспорта, выравнивают и удачно подчеркивают продольную линию автомобиля. Они крепятся

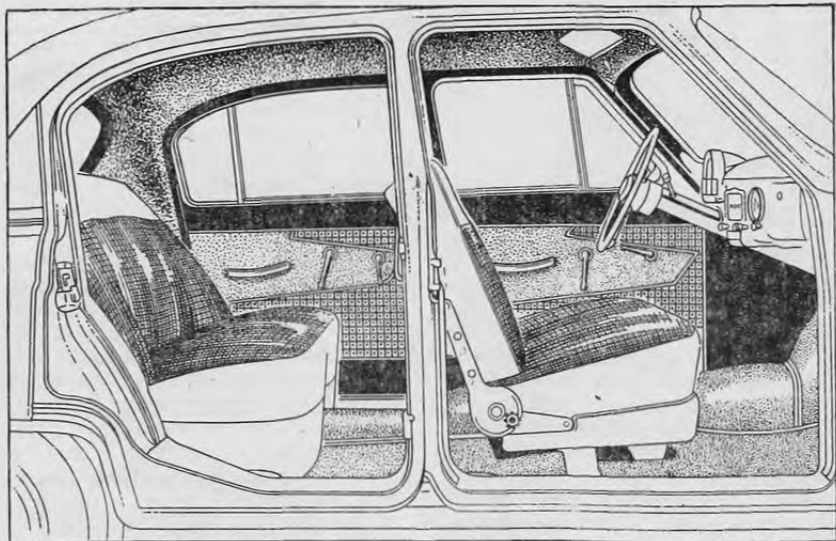
при помощи специальных вкладышей, устанавливаемых между крылом и панелью задка.



Фиг. 14. Оформление задней части автомобиля (новые задние фонари, бампер, фонарь номерного знака, молдинги на крыльях)

Нижний молдинг боковины изменен по форме, но место установки и крепление его полностью сохранены.

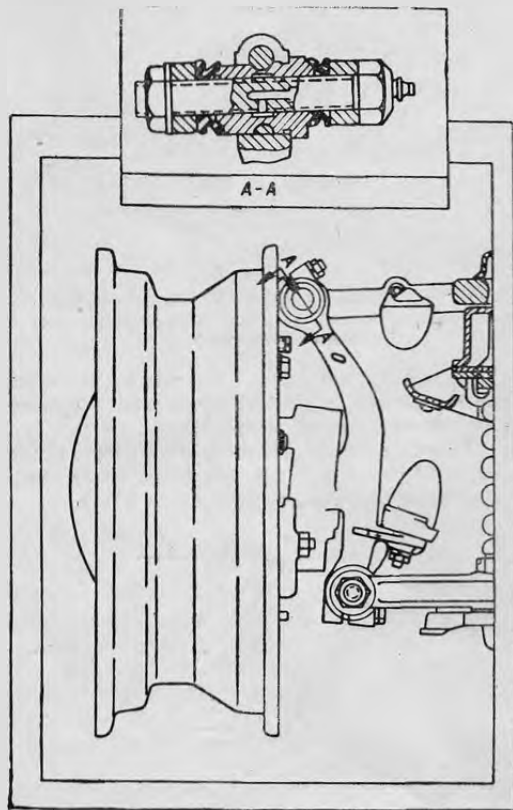
Внутреннее оформление кузова (фиг. 15) улучшено, так как применены новые обивочные материалы и фасоны обивки:



Фиг. 15. Внутреннее оформление кузова и новое переднее сиденье

Для обивки потолка применены материалы типа пвинуол, светлых тонов, сохраняющие продолжительное время хороший внешний вид и более гигиеничные (позволяют мыть и чистить обивку).

Обивка внутренних панелей дверей — комбинированная из улучшенных шерстяных тканей и кожзаменителей в сочетании с хромированными накладками.



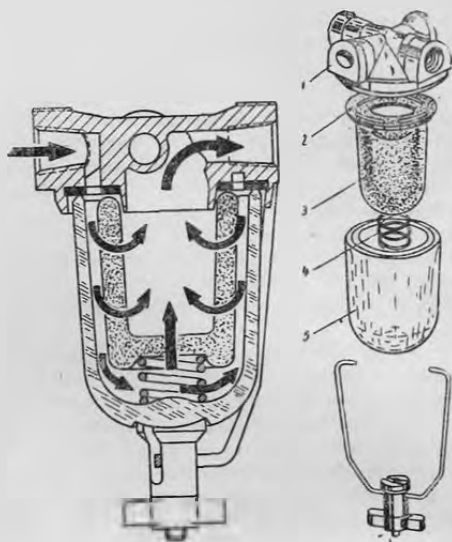
Фиг. 16. Верхняя разбивая втулка передней подвески

Переднее сиденье улучшенной формы с усовершенствованным механизмом регулирования и раскладки более удобно для посадки, чем у автомобилей ранних выпусков.

Передняя и задняя подвески модернизированы. Введены амортизаторы телескопического типа, шарнирные соединения рычагов передней подвески с уменьшенными рабочими зазорами, дополнительное регулирование развала колес в верхнем сочленении

рычагов, увеличивающее пределы регулировки на $1^{\circ}20'$. Повышена жесткость поперечины рамы, на которой монтируется передняя подвеска (фиг. 16).

Мощность двигателя повышена с 70 до 75 л. с. и с 80 до 85 л. с. (для экспорта).



Фиг. 17. Фильтр тонкой очистки топлива:
1 — корпус; 2 — прокладка; 3 — фильтрующий элемент;
4 — пружина; 5 — стакан

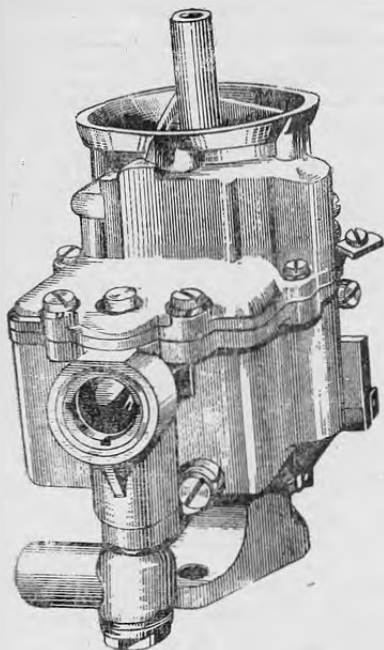
Введены некоторые усовершенствования в системе питания двигателя.

Открытая вентиляция картера снижает смолоотложения в смесительной камере карбюратора и улучшает отвод газов из картера двигателя.

В полость картера при открытой системе его вентиляции поступает чистый воздух непосредственно из-под капотного пространства через специальный воздушный фильтр, установленный на маслосливной горловине. Воздух и попадающие в картер газы отводятся в атмосферу через трубку, присоединенную к крышке коробки толкателей. Конец трубки выведен ниже двигателя в зону разрежения, получающуюся под автомобилем во время его движения.

Между бензиновым насосом и карбюратором включен дополнительный фильтр (фиг. 17) для тонкой очистки топлива, практически

исключающий перебои в работе двигателя из-за засорения жиклеров карбюратора.

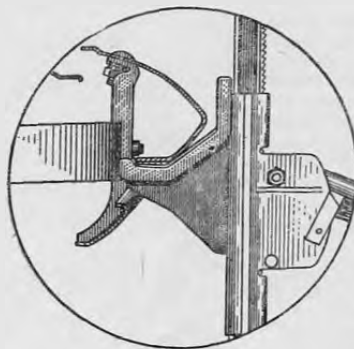


Фиг. 18. Карбюратор К-105

выпусков. Захват домкрата типа «Чайка» с резиновой накладкой устанавливают под нижнюю кромку бампера.

При подъеме передней части опорную площадку (захват) следует устанавливать в окне вплотную к внутренней стенке. Чтобы при подъеме захват не соскальзывал, на нижней полке бампера приварена специальная скобка (фиг. 19).

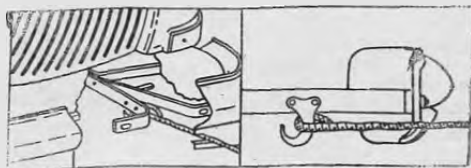
На модернизированном автомобиле устанавливают специальные буксирные крюки для удобного и надежного закрепления троса при буксировании (фиг. 20).



Фиг. 19. Установка домкрата

Устанавливаемый карбюратор К-105 (фиг. 18) повышает стабильность работы двигателя, более технологичен в изготовлении и прост в обслуживании.

Домкрат автомобиля усовершенствованной конструкции имеет рейку повышенной прочности и более надежный механизм, чем у домкратов автомобилей ранних



Фиг. 20. Приспособление для буксировки

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЕЙ „ВОЛГА“

| Параметры | Модели и время выпуска | | | | | | | |
|---|------------------------|-----------------|-----------------|---|------------------|-----------------|-----------------|------------------|
| | М-21Г, М-21Б | М-21, М-21Е | М-21А | М21-В | М-21И | М-21Д | М-21К | М-21Л, М-21М |
| | С 1956—1957 гг. | С 1956 г. | С 1957—1962 гг. | С 1957—1959 гг. | С 1959—1962 гг. | С 1957—1959 гг. | С 1959—1962 гг. | С 1960 г. |
| Габаритные размеры, мм: | | | | | | | | |
| длина | 4830 | 4830 | 4830 | 4830 | 4770 | 4830 | 4770 | 4810 |
| ширина | | | | 1800 | | | | |
| высота | | | | 1620 | | | | |
| База, мм | | | | 2700 | | | | |
| Колея передних колес, мм | | | | 1410 | | | | |
| Колея задних колес, мм | | | | 1420 | | | | |
| Низшие точки автомобиля с полной нагрузкой при нормальном давлении в шинах, мм: | | | | | | | | |
| поперечина независимой подвески | | | | 200 | | | | |
| труба глушителя | 200 | | | 190 | | | | |
| картер заднего моста | | | | 190 | | | | |
| Наименьший радиус поворота по колею наружного колеса (не более), м | | | | 6,3 | | | | |
| Углы въезда (с нагрузкой), град: | | | | | | | | |
| передний | | | | 27 | | | | 28 |
| задний | | | | 19 | | | | 20 |
| Вес, кг: | | | | | | | | |
| автомобиля | 1400 | 1360 | 1360 | | 1360 | | | 3150 |
| снаряженного автомобиля | 1600 | 1460 | 1460 | | 1460 | | | 1450 |
| полный | 1825 | 1885 | 1885 | | 1885 | | | 1875 |
| передний осевой | 905 | 905 | 905 | | 905 | | | 900 |
| задний осевой | 1020 | 980 | 980 | | 980 | | | 975 |
| Двигатель | | | | | | | | |
| Модель | ГАЗ-21Б | ГАЗ-21, ГАЗ-21Е | ГАЗ-21А | | ГАЗ-21А, ГАЗ-21Д | | | ГАЗ-21А, ГАЗ-21Д |
| Тип | | | | Бензиновый четырехтактный карбюраторный | | | | |
| Число цилиндров | | | 4 | | | | | |
| Диаметр цилиндров, мм | 85 | 92 | 92 | | 92 | | | 92 |
| Ход поршня, мм | 100 | 92 | 92 | | 92 | | | 92 |
| Рабочий объем, л | 2,42 | 2,445 | 2,445 | | 2,445 | | | 2,445 |
| Степень сжатия | 7 | 6,7; 7,5 | 6,6 | | 6,7; 7,65; 7,15 | | | 6,7; 7,65; 7,15 |
| Максимальная мощность, л. с. | 65 | 70; 80 | 70 | | 72; 80; 75 | | | 75; 85; 80 |
| Число оборотов в минуту при максимальной мощности | 3800 | 4000 | 4000 | | 4000 | | | 4000 |
| Крутящий момент максимальный, кгм | 16 | 17; 18 | 17 | | 17; 18; 17,5 | | | 17; 18; 17,5 |
| Удельный (минимальный) расход топлива, г/л. с. | 230 | 230—225 | 230—225 | | 230—225 | | | 230—225 |

| Параметры | Модели и время выпуска | | | | | | | |
|------------------------------|--|---|-----------------|------------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------|
| | M-21Г, M-21Б | M-21, M-21E | M-21A | M-21B | M-21И | M-21Д | M-21К | M-21Л, M-21М |
| | С 1956 — — 1957 гг. | С 1958 г. | С 1957—1962 гг. | С 1957 — — 1959 гг. | С 1959 — — 1962 гг. | С 1957 — — 1959 г. | С 1959 — — 1962 гг. | С 1962 г. |
| Порядок работы цилиндров | | 2 | — | — | 4 | — | 3 | 205 |
| Сухой вес двигателя, кг | 250 | 225 | 205 | | | 205 | | |
| Цилиндры | Расположены в одном блоке вертикально в ряд | | | | | | | |
| Головка блока цилиндров | Из алюминиевого сплава | | | | | | | |
| Поршни | Алюминиевые с плоским днищем | | | | | | | |
| Поршневые кольца | Два компрессионных (верхнее — хромированное и одно маслосъемное) | | | | | | | |
| Поршневые пальцы | Плавающие | | | | | | | |
| Шатуны | Двухаврового сечения, стальные кованые | | | | | | | |
| Коленчатый вал | Четырехопорный | | | | Пятиопорный | | | |
| Подшипники коленчатого вала: | | | | | | | | |
| коренные | Скользящие; вкладыши тонкостенные из биметаллической ленты (сталь-бabbit БТ) | Скользящие; вкладыши тонкостенные из биметаллической ленты (сталь — сплав СОС 6-6) | | | | | | |
| шатунные | Скользящие; вкладыши тонкостенные из биметаллической ленты (сталь-бabbit БТ) | Скользящие; вкладыши тонкостенные из биметаллической ленты (сталь — сплав СОС 6-6) | | | | | | |
| Клапаны | Нижние одностороннее, расположены с правой стороны к оси цилиндра | Верхние, расположены в головке блока, вертикально в один ряд | | | | | | |
| Толкатели | Тарельчатые, регулируемые | Цилиндрические, стальные с торцом, наплавленным отбеленным чугуном | | | | | | |
| Открытие впускного клапана | 19° до ВМТ | 24° до ВМТ | 24° до ВМТ | | 24° до ВМТ | | 24° до ВМТ | |
| Закрытие впускного клапана | 41° после НМТ | 64° после НМТ | 64° после НМТ | | 64° после НМТ | | 64° после НМТ | |
| Открытие выпускного клапана | 57° до НМТ | 50° до НМТ | 50° до НМТ | | 50° до НМТ | | 58° до НМТ | |
| Закрытие выпускного клапана | 3° после ВМТ | 22° после ВМТ | 22° после ВМТ | | 22° после ВМТ | | 30° после ВМТ | |
| Газопровод | Расположен с правой стороны двигателя, впускной и выпускной трубопроводы отлиты отдельно | Расположен в центральной части впускного трубопровода; имеется устройство для подогрева горючей смеси, снабженное регулировочной заслонкой; регулировка степени подогрева автоматическая при помощи биметаллической пружины | | | | | | |
| Система смазки | Комбинированная под давлением и разбрызгиванием | | | | | | | |

| Параметр | Модели и время выпуска | | | | | | | |
|---------------------|--|-------------|-----------------|---|-----------------------|------------------------|------------------------|--------------------|
| | М-21Г, М-21В | М-21, М-21Е | М-21А | М-21В | М-21И | М-21Д | М-21К | М-21Л, М-21М |
| | С 1956 — — 1957 гг. | С 1958 г. | С 1957—1962 гг. | С 1957 — — 1958 гг. | С 1959 — — 1962 г. | С 1967 — — 1968 гг. | С 1959 — — 1962 гг. | С 1962 г. |
| Масляный насос | Шестеренчатый, односекционный Редукционный плунжерный клапан, расположен в переднем конце продольного масляного канала | | | | | | | |
| Масляные фильтры | Два: грубой очистки щелевой пластинчатый, включен последовательно; тонкой очистки со сменным фильтрующим элементом типа АСФО-2 или ДАСФО-2, установлен на отъезлении масляной магистрали | | | | | | | |
| Вентиляция картера | Принудительная с отсосом картерных газов во впускную систему двигателя | | | | | | | |
| Применяемое топливо | Автомобильный бензин с октановым числом 72 (для моделей М-21Е, М-21Д М-21К, М-21М* бензин с октановым числом 80) | | | | | | | |
| Топливный бак | Один, установлен под полом багажника емкостью 60 л | | | | | | | |
| Топливные фильтры | Сетчатые фильтры в отстойнике бензинового насоса, в крышке поплавковой камеры карбюратора и на конце приемной трубы в бензобаке | | | | | | | |
| Карбюратор | К-22Ж | К-22И | К-22И | К-22И | | | | К-22И или К-105 |
| Воздушный фильтр | Инерционно-масляный с глушителем шума всасывания | | | | | | | |
| Система охлаждения | Жидкостная, закрытая с принудительной циркуляцией | | | | | | | |
| Радиатор | Трубчатый, трехрядный с гофрированными пластинами | | | | | | | |
| Термостат | ТС-4 жидкостный, установлен в патрубке головки блока цилиндров | | | | | | | |
| Водяной насос | уменьшен | | | | | | | |
| Вентилятор | Четырехлопастной, установлен на валу водяного насоса | | | | | | | |
| Жалюзи | Створчатые, управляемые из кабины водителя | | | | | | | |
| Силовая передача | | | | | | | | |
| Сцепление | Однодисковое сухое с гидравлическим приводом выключения | | | Однодисковое сухое с гидравлическим приводом выключения | | | | |
| Коробка передач | Механическая, с тремя передачами вперед и одной назад | | | Механическая, с тремя передачами вперед и одной назад | | | | |
| Коробка передач | Гидротрансформатор с автоматической планетарной коробкой передач | | | | | | | |

* Для этих моделей при двигателе со степенью сжатия 7,15 — бензин с октановым числом 76.

| Параметры | Модели и время выпуска | | | | | | | |
|---|---|-------------|-----------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----------------|
| | М-21-Г, М-21Б | М-21, М-21Е | М-21А | М-21В | М-21П | М-21Д | М-21К | М-21Л, М-21М |
| | С 1956 — — 1957 гг. | С 1958 г. | С 1957—1962 гг. | С 1957 — — 1959 гг. | С 1959 — — 1962 гг. | С 1957 — — 1959 гг. | С 1959 — — 1962 гг. | С 1962 г. |
| Передаточные числа: | | | | | | | | |
| первая передача | 3,115 | 2,84 | 3,115 | | | 3,115 | | 3,115 |
| вторая передача | 1,772 | 1,68 | 1,772 | | | 1,772 | | 1,772 |
| третья передача | 1,0 | 1,0 | 1,0 | | | 1,0 | | 1,0 |
| задний ход | 3,738 | 1,74 | 3,738 | | | 3,738 | | 3,738 |
| Карданная передача | Открытого типа. Имеет два вала и три кардана с игольчатыми подшипниками. Слабжена промежуточной опорой | | | | | | | |
| Главная передача | Конические шестерни со спиральным зубом | | | | | | | |
| Передаточное число | 4,55 | 3,78 | 4,55 | | | 4,55 | | 4,55 |
| Ходовая часть | | | | | | | | |
| Колеса | Штампованные, дисковые, размер обода 5К—15 | | | | | | | |
| Шины: | Низкого давления | | | | | | | |
| размер | 6,7—15 | 6,7—15 | 6,7—15 | | | 6,7—15 | | 6,7—15 |
| давление воздуха в шинах, кг/см ² | 1,7 | 1,7 | 1,7 | | | 1,7 | | 1,7 |
| Подвеска | | | | | | | | |
| передняя | Независимая, на поперечных рычагах с витыми цилиндрическими пружинами, смонтированными на отъемной поперечине | | | | | | | |
| задняя | Рессоры листовые продольные, полуэллиптические | | | | | | | |
| Амортизаторы | Гидравлические, двустороннего действия | | | | | | | |
| | Рычажные | | | | | | | |
| | Телескопические | | | | | | | |
| Рулевое управление | | | | | | | | |
| Рулевой механизм | Глобидальный червяк с двойным роликом | | | | | | | |
| Передаточное число | 18,2 | | | | | | | |
| Тормоза | | | | | | | | |
| Рабочий | Колодочный, с ножным гидравлическим приводом на все колеса | | | | | | | |
| Стояночный | Центральный, барабанного типа | | | | | | | |
| Электрооборудование | | | | | | | | |
| Номинальное напряжение системы | 12 вольт | | | | | | | |
| Система проводки | Однопроводная, плюс соединен с „массой“ | | | | | | | |
| | Минус соединен с „массой“ | | | | | | | |
| Генератор | Постоянного тока Г12 12 в, 13 А, мощностью 220 вт | | | | | | | |
| Реле-регулятор | РР-24. Состоит из реле обратного тока, ограничителя тока и регулятора напряжения | | | | | | | |
| Аккумуляторная батарея | 6СТЭ-54-ЭМ | | | | | | | |
| Стартер | СТ21, мощностью 1,6 л с. с включением и механическим перемещением шестерни по винтовым гильзам | | | | | | | |
| Распределитель зажигания | Р23-Б | Р-3Б | Р-3Б | | | Р-3Б | | Р-3Б |
| | с центробежным и вакуумным регулятором и октан-корректором | | | | | | | |

| Параметры | Модели и серия выпуска | | | | | | | |
|---|---|-------------|---|----------------------------|------------------------|----------------------|------------------------|---------------------------|
| | М-21Г, М-21Б | М-21, М-21Е | М-21А | М-21В, М-21И, М-21Д, М-21К | | | | М-21Л, М-21М |
| | С 1956 — — 1957 гг. | С 1958 г. | С 1957—1962 гг. | С 1957 — — 1959 гг. | С 1959 — — 1962 гг. | С 1957 — 1961 гг. | С 1959 — — 1962 гг. | С 1962 г. |
| Катушка зажигания | | | Б7 | | | | | |
| Свечи зажигания | М12У с резьбой 18 мм | | А14У — на двигателях со степенью сжатия — 5,5 и 6,7 А11У — на двигателях со степенью сжатия — 7,15 и 7,5. Резьба 14 мм | | | | | |
| Горящее сопротивление в цепи центрального про- вода | СЭ01 | | | | | | | |
| Горящее сопротивление на свечах | | | СЭ-12А | | | | | |
| Выключатель зажигания и стартера | ВК21 | ВК21 | ВК21 | | ВК21Б2 | | | ВК21-К |
| Звуковые сигналы | С28 и С29 | свд и с29д | | | С28Е и С29Е | | | |
| | | | Два: низкого и высокого тона; включены через реле Сигналы отличаются только длинами проводов конструкций кронштейнов. Все взаимозаменяемы | | | | | |
| Фары | ФГ21 (21-3711010) | | | | | | | ФГ21-Б1 (21-3711010-Б) |
| Контрольная лампа включения указателей поворотов | А-22 одна | 1 св. | установлена на щитке приборов с правой стороны, включается одновре- менно с указателем поворотов | | | | | |
| Прерыватель указателей поворота | РС-55 | РС-55 | | РС-55 или РС-57 | | | | РС-57-Б |
| Задние фонари | ФП25 (модель 1957 г.), ФП25-А (модель 1959 г.), ФП125 (модель 1962 г.) Два обеспечивают задний габаритный свет «стоп», белый свет при движении задним ходом и указывают направление поворота (двухнитевая лампочка 6Х21 св и одиночте- вая 21 св) | | | | | | | |
| Полфарники | ПФ21 (модель 1957 г.), 21-3712011 левый, 21-3712010-Б правый (модель 1959 г.), 21-3712 левый, 21-3712 правый (модель 1962 г.) Два с двухнитевой лампой в 6 и 21 св для света стоянки и указателя поворотов | | | | | | | |
| Фонарь номерного знака | 21-3717010 (для моделей 1957 и 1959 г.), 21Л-3717010 (для модели 1962 г.). Имеет одну лампочку 6 св | | | | | | | |
| Центральный переключатель света | П-38 имеет три положения рукоятки: освещение, выключено, включен свет для город- ской езды, включен свет для загородной езды | | | | | | | |
| Ножной переключатель света | П-39. Переключает дальний — ближний свет или подфарники — ближний свет в зави- симости от положения рукоятки центрального переключателя | | | | | | | |
| Контрольная лампа включения дальнего света фар | А-22 одна, 1 св расположена на щитке приборов с левой стороны, включается одновре- менно с дальним светом фар | | | | | | | |
| Выключатель стоп-сигна- ла | ВК-12 гидравлический, включается стоп-сигнал при нажатии на педаль тормоза | | | | | | | |
| Лампы освещения щитка приборов | А-22. Четыре лампочки 1 св включаются центральными переключателями света с реоста- том сопротивления | | | | | | | |
| Плафон | ПК4 один, 6 св включается при открытых, передней левой и задней правой дверях или отдельным выключателем | | | | | | | |
| Предохранители | ПР12-Е, блок плавких предохранителей защищает цепи питания звуковых сигналов прикуривателя, часов, приборов подкапотной лампы, радиоприемника и электродвигате- ля отопителя световых указателей поворотов и света заднего хода ПР2-Б биметаллический кнопочный предохранитель, в цепи освещения (кроме переносной и подкапот- ной лампы) | | | | | | | |

| Параметры | Модели и время выпуска | | | | | | |
|--|--|-------------|-----------------|----------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | М-21Г ш-21Б | М-21, М-21Е | М-21А | М-21В, М-21И, М-21Д, М-21К | | | М-21Л, М-21М |
| | С 1956 — — 1957 гг. | С 1958 г. | С 1957—1962 гг. | С 1957 — — 1960 гг. | С 1959 — — 1962 гг. | С 1957 — — 1959 гг. | С 1959 — — 1962 гг. |
| Штепсельная розетка переносной лампы . . . | Для включения переносной лампы, расположена под панелью приборов с левой стороны | | | | | | |
| Подкапотная лампа . . . | С лампочкой 12 в 6 св | | | | | | |
| Переключатель электродвигателя отопителя кузова . . . | П-42, имеет три положения: выключено, медленный и быстрый ход | | | | | | |
| Электродвигатель вентилятора отопителя . . . | МЭ-218, мощность 25 вт | | | | | | |
| Прикуриватель . . . | ПТ-4 | ПТ-4 | ПТ-4 | ПТ-4 или ПТ-5 | | | ПТ-5 |
| | Включается нажатием на ручку. | | | | | | |
| | При достижении необходимой температуры спирали прикуриватель автоматически выдвигается из обоймы и выключается | | | | | | |
| Контрольные приборы | | | | | | | |
| Щиток приборов . . . | КП21-В, состоит из амперметра, указателей уровня бензина, давления масла, температуры воды, спидометра | | | | | | |
| Указатель температуры воды в двигателе . . . | К24-В. Электрический импульсный, работает с датчиком ТМ3, установленным в головке блока цилиндров | | | | | | |
| Указатель давления масла . . . | УК25, электрический, импульсный, работает в комплекте с датчиком ММ9 | | | | | | |
| Указатель уровня бензина . . . | УБ29, электромагнитный, работает в комплекте с датчиком УБ29 реостатного типа, установлен в баке | | | | | | |
| Спидометр . . . | СП26, со счетным механизмом | | | | | | |
| Амперметр . . . | АП29, постоянного тока расположен в комбинации приборов | | | | | | |
| Контрольная лампа температуры воды в радиаторе (зеленая) . . . | ПР20-Б, загорается при повышении температуры воды до 92—95°, расположена под правой частью комбинации приборов, работает в комплекте с датчиком ММ7, расположенным в радиаторе | | | | | | |
| Контрольная лампа ручного тормоза (красная) . . . | ПД20-В, загорается при затянутом ручном тормозе, расположена под левой частью щитка приборов, работает в комплекте с выключателем | | | | | | |
| Часы . . . | ВК-2-А | ВК-2-А | ВК-2-А | ВК-2-А, ВК-300-Б | | ВК-300-Б | |
| | АЧВ с электрической заводкой от аккумуляторной батареи, оснащены двумя лампочками 1 св, имеют в низу циферблата головку для перевода стрелок на гибком тросе | | | | | | |
| Кузов | | | | | | | |
| Тип кузова . . . | Закрытый, четырехдверный, цельнометаллический, несущий, пятиместный (седан). Ветровое и заднее стекла — панорамные. Багажник в задней части кузова, ящик для мелких вещей в панели приборов | | | | | | |
| Оборудование кузова | Коврики, стеклоочиститель, зеркало, козырьки противосолнечные — 2 шт., прикуриватель, пепельница, отопитель кузова и обогреватель ветрового стекла | | | | | | |
| Переднее сиденье . . . | Двухместное | | | | | | |
| Спинка переднего сиденья . . . | Откидная Не откидная | Откидная | Не откидная | Откидная | | | Откидная |
| Заднее сиденье . . . | Трехместное | | | | | | |

| Параметры | Модели и время выпуска | | | | | | |
|--|---|-------------|---------------------------------|----------------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|
| | М-21Г. М-21Б | М-21. М.21Е | М-21А | М-21В. М-21И. М-21Л. М-21К | | М-21Л. М-21М | |
| | С 1956 — — 1957 гг. | С 1958 г. | С 1957—1962 гг. | С 1957 — — 1959 гг. | С 1959 — — 1962 г. | С 1957 — — 1959 гг. | С 1959 — — 1962 гг. |
| Обивка сиденья | Обивочные ткани Автобим (кожзаме- нитель) | | Автобим (кожзаме- нитель) | | | | |
| Отопление | Жидкостное, от системы охлаждения двигателя | | | | | | |
| Вентиляция | Через воздушный заборник под ветровым стеклом и поворотные форточки передних дверей | | | | | | |
| Радиоприемник * | А-9 А-9 — А-9, А-12 А-12 | | | | | | |
| Антенна | Двухдиапазонный, имеет пять фиксированных настроек. Выдвигаемая на поворотном основании или подъемная с ручным управлением, расположена над ветровым стеклом | | | | | | |
| Эксплуатацион- ные данные | | | | | | | |
| Максимальная скорость с полной нагрузкой на горизонтальном участке прямого и ровного шоссе, км/ч | 120 | 130; 135 | 130 | 130; 135 | | 130; 135 | |
| Контрольный расход топлива (летом) после пробега 2500 км на ровном шоссе с полной нагрузкой при постоянной скорости 40 — 50 км/ч, л/100 км | Не более 10 | Не более 9 | Не более 9 | Не более 9 | | Не более 9 | |
| Путь торможения на сухом асфальтированном шоссе с полной нагрузкой со скорости 50 км/ч, м | 16 | 16 | 16 | 16 | | 16 | |
| Заправочные емкости | | | | | | | |
| Топливный бак, л | | | 60 | | | | |
| Система смазки двигателя, л | 4,6 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | | 6,2 | |
| Система охлаждения двигателя с отопителем, л | 11,5 | 11,5 | 11,5 | 11,5 | | 11,5 | |
| Картер коробки передач, л | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | | 0,8 | |
| Картер заднего моста, л | 0,75 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | | 0,9 | |
| Картер рулевого механизма, л | 0,25 | 0,25 | 0,25 | 0,25 | | 0,25 | |
| Система централизованной смазки, л | 0,6 | 0,6 | 0,6 | — | | — | |
| Масляная ванна воздушного фильтра, л | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | | 0,3 | |

* На автомобиль-такси приемник не устанавливается.

| Параметры | Модели и время выпуска | | | | | | М-21Л, М-21М С 1962 г. | |
|---|---|-------------|-----------------|----------------------------|------------------------|------------------------|------------------------------|------------------------|
| | М-21Г, М-21Б | М-21, М-21Е | М-21А | М-21В, М-21Н, М-21Д, М-21К | | | | |
| | С 1956 — — 1957 гг. | С 1958 г. | С 1957—1962 гг. | С 1967 — — 1969 гг. | С 1969 — — 1962 гг. | С 1957 — — 1969 гг. | | С 1969 — — 1962 гг. |
| Амортизаторы передней подвески, л: | | | | | | | | |
| рычажные | 0,235 | 0,235 | 0,235 | | | 0,235 | | |
| телескопические | | | | | | | 0,140 | |
| Амортизаторы задней подвески, л: | | | | | | | | |
| рычажные | 0,145 | 0,145 | 0,145 | | | 0,145 | | |
| телескопические | | | | | | | 0,230 | |
| Система привода тормозов и сцепления, л | 0,7 | 0,7 | 0,7 | | | 0,7 | 0,7 | |
| Передние ступицы, г | 120 | 120 | 150 | | | 150 | 150 | |
| Основные данные для регулировки и контроля | | | | | | | | |
| Зазор между коромыслом и клапаном на холостом двигателе (при 15—20°), мм: | | | | | | | | |
| для впускных клапанов | 0,23 | 0,25—0,30 | 0,25—0,30 | | | 0,25—0,30 | 0,25—0,03 | |
| для выпускных клапанов | 0,28 | 0,25—0,30 | 0,25—0,30 | | | 0,25—0,30 | 0,25—0,30 | |
| Давление масла в двигателе, кг/см ² | 2—4 на скорости 50 км/ч, 0,5 на холостом ходу | | | | | | | |
| Зазор в прерывателе, мм | 0,35—0,45 | 0,35—0,45 | 0,35—0,45 | | | 0,35—0,45 | 0,35—0,45 | |
| Зазор между электродами свечей, мм | 0,8—0,9 | 0,8—0,9 | 0,8—0,9 | | | 0,8—0,9 | 0,8—0,9 | |
| Свободный ход педали сцепления, мм | 32—40 | 32—40 | 32—40 | | | 32—40 | 32—40 | |
| Свободный ход педали тормоза, мм | 10—15 | 10—15 | 10—15 | | | 10—15 | 10—15 | |
| Давление воздуха в шинах, кг/см ² | 1,7 | 1,7 | 1,7 | | | 1,7 | 1,7 | |
| Нормальный прогиб ремня вентилятора, мм | 10—15 | 10—15 | 10—15 | | | 10—15 | 10—15 | |
| Нормальная температура охлаждающей жидкости, град | 75—85 | 75—85 | 75 | | | 75—85 | 75—85 | |