**03-355 ГАЗ- 24 «Волга» 4х2 машина сопровождения олимпийского огня XXII Игр 1980 г. в Москве, дверей 4, мест 5, багаж 50 кг, снаряженный вес 1.42 тн, полный вес 1.82 тн, ЗМЗ-24Д 95 лс, 145 км/час, 8 экз., второе поколение ГАЗ-24, ГАЗ г. Горький 1980 г.**

В конце 1974 года Советский Союз получил право проведения на своей территории летних Олимпийских игр 1980 года. Огонь, зажжённый в Олимпии неотъемлемая часть любой Олимпиады. Судьбой олимпийского факела в СССР занимался специально созданный в 1976 году отдел Управления эстафеты олимпийского огня Игр-1980. Для Московской олимпиады был выбран самый спортивный способ доставки - марафонская эстафета факелоносцев. Полная длина маршрута составляла 5000 км, эстафета проходила по территории Греции, Болгарии, Румынии и СССР. Маршрут был разделён на участки по 1000 метров. Каждый такой участок спортсмен преодолевал в среднем за 4-5 минут. На границе участка его ждал следующий бегун со своим факелом. Всего в эстафете участвовало 5000 спортсменов, продолжительность маршрута 30 дней. По ходу эстафеты в крупных городах проводилось 142 церемонии встречи олимпийского огня. Кроме того, эстафета проводилась в дневное время, ночью же олимпийский огонь горел в специальных церемониальных чашах, расположенных в городах по пути следования. Олимпийская эстафета это не только спортивное мероприятие, но и серьёзный комплекс организационных и технических мероприятий. Поэтому олимпийский огонь всегда следовал с довольно солидным эскортом специальных автомобилей.

Наиболее интересным и самым главным из них был автомобиль сопровождения олимпийского огня, РАФ-2907. Основная функция этой машины - перевозка ламп запасного огня. Эта машина ехала со скоростью бегуна. На олимпийскую машину конструкторы установили радиатор большого объёма, вентилятор системы охлаждения с электромотором. В задней части машины был оборудован изолированный отсек с принудительной вентиляцией. В нём постоянно горели три лампы, ещё три находились в резерве. Если бы огонь на каком-нибудь этапе погас, то от лампы запасного огня зажгли бы резервный факел. Доступ в этот отсек был предусмотрен как изнутри, так и снаружи через заднюю дверь. В отсеке имелись также средства пожаротушения. В салоне был установлен стол, два дивана, поворотное кресло, небольшой гардероб, холодильник и кондиционер. В машине со всеми удобствами работали два водителя и смотритель олимпийского огня. Кроме того, имелись два РАФ-2908, один из которых являлся техничкой, в другом ехали организаторы мероприятия, машины сопровождения «Волга» ГАЗ-24 и ГАЗ-24-02, а также автобус ЛАЗ-5255 «Карпаты», выполнявший функции передвижного пресс-центра. Всего в колонне было десять машин, но по мере движения к ней присоединялись машины местных организаций, ответственных за проведение эстафеты. Утром 19 июля 1980 г. олимпийская эстафета вышла на свой финишный этап в Москве к Большой спортивной арене Центрального стадиона имени В. И. Ленина.

ГАЗ специально для Олимпиады построил 10 автомобилей сопровождения олимпийского огня, два из них в кузове универсал. Автомобили имели бензиновый двигатель объемом 2.4 литра мощностью 95 л.с. с механической коробкой передач. «Олимпийские Волги» были окрашены по специальной схеме в оливковом и белом цветах эмалями «металлик», ещё не совсем обычными для советского автопрома начала 80-х годов. Некоторые автомобили были оснащены радиотелефоном системы «Алтай», системой громкоговорящей связи и проблесковыми маячками на крыше, как на милицейских автомобилях. Но главное - автомобили приспособили к долгой медленной езде, обеспечивающей движение со скоростью бегуна: поменяли главные пары, установили увеличенные радиаторы, задемпфировали педали газа, чтобы автомобиль передвигался без рывков и максимально плавно. Управляли автомобилями сотрудники 10-го отделения ГАИ ГУВД Мосгорисполкома, специализацией которого было эскортирование при проведении спецпроездов и сопровождение организованных автоколонн.

К Олимпиаде приурочили выход в свет номерных знаков нового стандарта, изготовленных по ГОСТ 3207-77. Это номера на белом фоне большого размера, состоящие из четырех цифр и трех букв. Считается, что первыми номерами нового стандарта были знаки серии «ОЛМ». Сокращение от слова ОЛиМпиада, на этих номерах, подчеркивало назначение автомобилей, на которых номера закреплялись.

Олимпийские «Волги» в самом начале 1980-х годов мелькали среди автомобилей-организаторов ралли «Русская зима», а потом след этих машин растворился во времени.

**Автомобиль ГАЗ-24 "Волга".**

*Валерий Корнеев.*

ГАЗ-24 "Волга" - советский серийный переднемоторный заднеприводный легковой автомобиль среднего класса с кузовами типа седан и универсал. Выпускался в 1968-1992 гг. на Горьковском автомобильном заводе (ГАЗ, ныне ООО "Автомобильный завод "ГАЗ" в составе "Группы ГАЗ", Нижний Новгород). Широко использовался государственными учреждениями и службами (такси, милиция, "скорая помощь" и др.). Самый массовый легковой автомобиль Горьковского автозавода.

Разработка ГАЗ-24 началась в 1960 году, автомобиль создавался как замена предыдущей "Волги" - ГАЗ-21 (выпускалась с 1956 по 1970 гг.), возможности дальнейшего улучшения которой были почти исчерпаны. Руководителем проекта первоначально был Александр Невзоров (автор ГАЗ-21), в группу вошли художники-конструкторы Леонид Циколенко и Николай Киреев. Первые поисковые разработки сильно напоминали американские автомобили конца 1950-х гг., с их аэродинамическими формами и килями-"плавниками". Однако эти эстетические решения быстро вышли из моды, и в дальнейшем прототипы ГАЗ-24 приобрели более строгие угловатые формы. К 1964 году в целом сложился внешний облик новой "Волги", была спроектирована агрегатная часть. Эволюционными нововведениями, по сравнению с ГАЗ-21, стали полностью синхронизированная коробка передач, гидровакуумный усилитель тормозов, улучшенное отопление салона с обдувом заднего стекла, гнутые боковые стекла и др.

Для постановки в серию новой модели была проведена модернизация завода. Сборка первых ГАЗ-24 началась осенью 1967 года, опытные партии строились в 1968 году (32 машины) и 1969 году (215 машин). Массовое производство седана стартовало 15 июля 1970 года, а в 1972 году завод освоил выпуск ГАЗ 24-02 - варианта с кузовом универсал. В 1967-1974 гг. выпускались машины первой серии, в 1974-1985 гг. - модернизированной второй серии (изменения в основном коснулись внешнего облика и повышения безопасности салона). В 1986-1992 гг. с конвейера сходили автомобили третьей серии (ГАЗ-24-10) с новыми 98-сильными двигателями, рядом модернизированных узлов, полностью переработанным салоном и обновленными деталями оформления кузова.

В каждую из трех серий входили машины ряда модификаций: для работы в такси (ГАЗ-24-01 и др.), милиции, универсал для медицинских служб (ГАЗ-24-03), вариант c двигателем мощностью 195 лошадиных сил для МВД и КГБ СССР (ГАЗ-24-24/34). Существовали также малосерийные и экспериментальные версии: специально подготовленные автомобили для раллийных гонок, машины в кузове фаэтон и пикап, автомобили сопровождения олимпийского огня, а также переднеприводный ГАЗ-24-95 повышенной проходимости (построено около пяти экземпляров). Агрегаты ГАЗ-24 использовались в микроавтобусах РАФ-2203 "Латвия", выпускавшихся в 1976-1997 гг. Рижской автобусной фабрикой в Латвийской ССР, позднее - Латвии.

С 1970 года экспортные варианты ГАЗ-24 продавались за рубежом советско-бельгийской компанией Scaldia-Volga. Эти машины, носившие названия Volga M24 Berline (седан) и Break (универсал), поставляли без двигателей в Бельгию, где их оснащали бензиновыми или дизельными двигателями Peugeot Indenor.

В 1992 году производство всех вариантов ГАЗ-24 было прекращено в связи с полным износом кузовных штампов, на конвейере ее сменила модель ГАЗ-31028. Всего был выпущен 1 млн 481 тыс. 561 экземпляр ГАЗ-24 разных модификаций.

**Технические характеристики автомобиля ГАЗ-24 и его модификаций**

**Автомобиль ГАЗ-24** – легковой, среднего класса, с цельнометаллическим закрытым кузовом седан с количеством мест 5-6. Шестое место образуется с помощью откидного подлокотника и мягкого вкладыша между передними сидениями и рассчитано на кратковременные поездки. Предназначен для движения по дорогам с твердым покрытием.

**Автомобиль такси ГАЗ-24-01** отличается от ГАЗ-24 установкой двигателя модели ЗМЗ-24-01 с пониженной степенью сжатия для работы на бензине А-76.

**Автомобиль ГАЗ-24-02** с кузовом «универсал». Предназначен для перевозки людей и мелких грузов. Кузов автомобиля может быть оборудован тремя рядами сидений. В связи с увеличенной нагрузкой автомобиль имеет усиленные шины и задние рессоры.

**Автомобиль ГАЗ-24-03** с кузовом «универсал» специально оборудован для перевозки больных и выезда бригады для оказания срочной медицинской помощи. Автомобиль оборудован дополнительным отопителем салона, спецсигналом, и фонарем с обозначением красного креста.

**Автомобиль ГАЗ-24-04** с кузовом «универсал» аналогичен автомобилю ГАЗ-24-02, но оборудован в качестве автомобиля такси.

**Автомобиль ГАЗ-24-07** отличается от ГАЗ-24 наличием газобаллонного оборудования для использования в качестве топлива сжиженной бутано-пропановой смеси и предназначен для использования в качестве автомобиля-такси для крупных городов.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Параметры | Автомобиль «Волга» | | | | | |
| ГАЗ-24 | ГАЗ-2401 | ГАЗ-2402 | ГАЗ-2403 | ГАЗ-2404 | ГАЗ-2407 |
| Кузов | Цельнометаллический, несущий | | | | | |
| Тип кузова | седан | | универсал | | | седан |
| Полезная нагрузка, включая водителя | 5 чел. + 50 кг багажа | | 7 чел.  5 чел. + 140 кг багажа  2 чел. + 400 кг багажа | 4 чел. + 1 чел на носилках | 7 чел.  5 чел. + 140 кг багажа  2 чел. + 400 кг багажа | 5 чел. |
| Масса снаряженного автомобиля, кг | 1420 | 1420 | 1550 | 1550 | 1550 | 1560 |
| Полная масса автомобиля, кг | 1820 | 1820 | 2040 | 1900 | 2040 | 1970 |
| Распределение полной массы по осям, кгс | | | | | | |
| - передняя ось | 870 | 870 | 920 | 860 | 920 | 870 |
| - задняя ось | 950 | 950 | 1120 | 1040 | 1120 | 1100 |
| Колея передних колес, мм | 1476 | 1476 | 1476 | 1476 | 1476 | 1476 |
| Колея задних колес, мм | 1420 | 1420 | 1420 | 1420 | 1420 | 1420 |
| Дорожный просвет под нагрузкой, мм | | | | | | |
| - под поперечиной передней подвески | 185 | 185 | 190 | 185 | 190 | 185 |
| - под картером заднего моста | 174 | 174 | 180 | 174 | 180 | 174 |
| Наименьший радиус поворота по колее наружного переднего колеса, м 5,6 | | | | | | |
| Максимальная скорость, км/ч | 145 | 135 | 140 | 140 | 130 | 130 |
| Контрольный расход топлива при скорости 80 км/ч , л/10км | 10,5 | 11,0 | 11,0 | 11,0 | 11,5 | 9,7 |
| Средний расход, л/100 км | 10-13 | 10-13 | 11-14 | 11-14 | 11-14 | 8-11 |
| Модели двигателя | 24Д | 24-01 | 24Д | 24Д | 2401 | 2407 |
| Тип двигателя | Карбюраторный, четырехцилиндровый, четырехтактный | | | | | |
| Диаметр цилиндра и ход поршня | 92+-92 | | | | | |
| Рабочий объем, см. куб. | 2445 | | | | | |
| Степень сжатия | 8,2 | 6,7 | 8,2 | 8,2 | 6,7 | 8,2 |
| Мощность, кВт(л.с.) при 4500 об/мин | 69,9(95) | 62,5(85) | 69,9(95) | 69,9(95) | 62,5(85) | 58,8(80) |
| Крутящий момент, Н\*м(кгс\*м) при 2400 об/мин | 186,3(19) | 171,6(17,5) | 186,3(19) | 186,3(19) | 171,6(17,5) | 147,1(15) |
| Топливо | Аи-93 | А-76 | Аи-93 | Аи-93 | А-76 | Газ |
| Удельный расход топлива г/кВт,ч (г/л.с.ч) \*Расход газа куб.м /кВт,ч (куб.м/л.с.ч) | 306(225) | 312(230) | 306(225) | 306(225) | 312(230) | 0,152  (0,122)\* |
| **Трансмиссия** | | | | | | |
| Сцепление | Однодисковое, сухое | | | | | |
| Привод сцепления | Гидравлический, не требующий регулировки в эксплуатации | | | | | |
| Коробка передач | Механическая, четырехступенчатая с синхронизаторами на всех передачах переднего хода | | | | | |
| Передаточные числа передч | 1-я передача-3,5; 2-я передача -2,26; 3-я передача -1,45;4-я передача -1,0; задний ход-3,51 | | | | | |
| Карданная передача | Открытая, одним валом | | | | | |
| Главная передача | Гипоидная, передаточное число 4,1 | | | | | |
| Масса заднего моста, кг | 85 | | | | | |
| **Ходовая часть** | | | | | | |
| Передняя подвеска | Независимая, на поперечных рычагах, с цилиндрическими пружинами | | | | | |
| Масса передней подвески, кг | 100 | | | | | |
| Задняя подвеска | Рессорная | | | | | |
| Амортизаторы | Гидравлические, телескопические, двухстороннего действия | | | | | |
| Колеса | Штампованные дисковые | | | | | |
| Шины | Камерные или безкамерные. Размер 7,35-14 (185R14) | | | | | |
|  |  | | | | | |
| **Рулевое управление** | | | | | | |
| Рулевой механизм | Глобоидный червяк с трехгребневым роликом. Передаточное число 19,1 | | | | | |
| Рулевой вал | С противоугонным устройством и травмобезопасной муфтой | | | | | |
| Тормозная система | | | | | | |
| Рабочая тормозная система | Барабанная на всех четырех колесах, с гидравлическим приводом, усилителем, разделитилем и сигнализатором об отказе одного из контуров | | | | | |
| Стояночная тормозная система | С механическим приводом на тормозные механизмы задних колес | | | | | |
| **Электрооборудование** | | | | | | |
| Напряжение в сети, В | 12. «-» соединен с массой | | | | | |
| Генератор | Г250-Н1 или Г259 переменного тока с встроенным выпрямителем | | | | | |
| Прерыватель распределитель зажигания | Р119-Б | | | | | |
| Свечи зажигания | Для двигателя 24Д-А17В(А7,5-БС) с длинной резьбы 12мм, для двигателя 2401-А11(А11-БС) | | | | | |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-60-ЭМ | | | | | |
| Регулятор напряжения | РР350, бесконтактный, транзисторный | | | | | |
| Стартер | СТ-230-Б | | | | | |
| Катушка зажигания | Б115 | | | | | |
| Звуковые сигналы | С302 и С303 | | | | | |
| Стеклоочиститель | СЛ109Е | | | | | |
| Стеклоомыватель | С электрическим приводом | | | | | |
| Радиоприемник | А271Г | | | | | |

**Заправочные емкости**

|  |  |
| --- | --- |
| Емкость | Обьем, л |
| Топливный бак | 55 |
| Газовый баллон (для ГАЗ-24-07) |  |
| - полезная вместимость | 83,9 |
| - полная вместимость | 93,2 |
| Система охлаждения двигателя | 11,5 |
| Система смазки двигателя | 6 |
| Воздушный фильтр карбюратора | 0,45 |
| Картер коробки передач | 0,95 |
| Картер заднего моста (сухой) | 1,2 |
| Картер рулевого механизма | 0,3 |
| Передние амортизаторы (каждый) | 0,14 |
| Задние амортизаторы (каждый) | 0,21 |
| Система гидравлического привода тормозов | 0,8 |
| Система гидравлического привода выключения сцепления | 0,18 |
| Бачок стеклоомывателя | 2,0 |

**Регулировочные данные**

|  |  |
| --- | --- |
| Зазор между коромыслами и клапанами на холодном двигателе при 15-20ºС, кроме первого и восьмого клапанов | 0,35- 0,40 мм |
| Зазор у первого и восьмого клапанов | 0,30- 0,35 мм |
| Давление масла (для контроля, регулировке не подлежит) при скорости 50 км/ч | От 2 до  4 кгс/кв.см |
| Прогиб каждого ремня вентилятора при нажатии с усилием 4 кгс | 8- 10 мм |
| Зазор между электродами свечей | 0,8- 0,9 мм |
| Зазор в прерывателе | 0,35- 0,45 мм |
| Нормальная температура воды в системе охлаждения двигателя | 80-90ºС |
| Частота вращения холостого хода | 600 об/мин |
| Свободный ход педали сцепления | 12- 28 мм |
| Уровень жидкости в главном цилиндре тормозов от верхней кромки резервуара | 15- 20 мм |
| Уровень жидкости в главном цилиндре сцепления от верхней кромки резервуара | 15- 20 мм |
| Давление в шинах передних и задних колес автомобилей ГАЗ-24, ГАЗ-24-01 и ГАЗ-24-03: |  |
| Нормальное | 1,7-1,8 кгс/кв.см |
| При эксплуатации на повышенной скорости (на загородных шоссе) | 1,9-2,0 кгс/кв.см |
| Давление в шинах передних колес автомобиля ГАЗ-24-02 и ГАЗ 24-04 | 1,8-1,9 кгс/кв.см |
| Давление в шинах задних колес автомобиля ГАЗ-24-02 и ГАЗ-24-04: |  |
| При эксплуатации с неполной нагрузкой (2-5 человек) | 2 кгс/кв.см |
| При полной нагрузке | 2,5 кгс/кв.см |

**Масса агрегатов, кг**

|  |  |
| --- | --- |
| Двигатель с оборудованием и сцеплением | 180 |
| Коробка передач | 25,2 |
| Карданная передача | 9 |
| Передняя подвеска | 101 |
| Задний мост (без рессор) | 85 |
| Кузов в сборе (с оборудованием, сиденьями и обивкой) | 700 |
| Колесо с шиной | 21 |
| Радиатор | 9,8 |