**03-269 ГАЗ М-21Т или ГАЗ-21Т "Волга" 4х2 4-дверный заднеприводный таксомотор на базе ГАЗ М-21Л или ГАЗ-21Р, мест 5, вес: снаряжённый 1.45 тн, полный 1.875, ЗМЗ-21А 75 лс, 130 км/час, третий выпуск, капремонт "красная шапочка", 2-ой АРЗ г. Москва, 1960-е по 1974 г.**



*Интересно о ГАЗ М-21 такси на http://www.autogallery.org.ru/i/ygaz21ts.htm. Спасибо!*

 В апреле 1962 года ГАЗ провел очередную модернизацию базовой модели «Волги» с обновлением внешних форм и внутреннего оформления; введены амортизаторы телескопического типа, усовершенствована система питания двигателя, повышена его мощность. Базовая модель общего назначения получила обозначение М-21Л. С 1962 года все модификации «Волги» оснащались мощным 75-сильным мотором. Именно на эту серию, называемую «третьей», приходится наибольший объём выпуска седана — более 470 тысяч автомобилей из примерно 640 тысяч всех «двадцать первых». Из оформления машины исчез не только олень, но и другие «архитектурные излишества». Вместо бамперов с клыками появились прямые, «птичка» подсветки номера на крышке багажника стала более компактной. Избавились и от массивных хромированных корпусов задних фонарей со вставными стеклами.

 Соответствующим изменениям подверглась и модификация «Волги», предназначенная для работы в такси и получившая индекс ГАЗ М-21Т. В этом же 1962 году таксопарки покинули последние «Победы», и «Волга» стала «монопольной» маркой легковых такси.

 Машины-такси, выпущенные до середины 1963 года, как и прежние, отличались от базовой «Волги» приборной панелью «под счетчик», отсутствием приемника и штатной антенны на крыше, опознавательным зеленым фонарем ФП-5Г, а также обивкой сидений из кожзаме­нителя, а не из ткани — для облегчения мойки и дезинфекции. На них уже устанавливали новую модель счетчика Т-9Д уменьшенных размеров, производившуюся в Эстонии.

 В связи с многочисленными жалобами пассажиров на невозможность перевозки в багажнике обычного такси крупного багажа, руководство автотранспортных предприятий и региональных управлений таксомоторными перевозками обратилось на ГАЗ с просьбой изменить компоновку салона автомобилей-такси - предоставить пассажирам возможность перевозить багаж рядом с водителем на месте переднего пассажирского сиденья, как это было сделано на многих иностранных таксомоторах. В результате, в 1963 году вместо штатного цельного переднего дивана на «Волгу» - такси начали устанавливать раздельное сиденье - кресло водителя и раскладное правое сиденье для переднего пассажира, подушка которого легко поворачивалась вертикально, освобождая площадку под багаж.

С 1965 года стали выпускаться модернизированные автомобили ГАЗ-21Р. Изменились в частности лонжероны в месте крепления рулевого управления. В передних ступицах установили роликовые подшипники. Появились новые сиденья, модернизированные отопитель и стеклоочиститель.

 Таксомотор на их базе немного изменил свой индекс — ГАЗ-21Т. В это время кроме стандартного варианта такси выпускались автомобили-такси ГАЗ-21ТС с улучшенной отделкой кузова на базе ГАЗ-21УС. Такие машины, прежде всего, предназначались для экспорта и в отечественные таксопарки попадали редко.

 В период 1966-70 годов «Волга» ГАЗ-21 была основной моделью легкового автомобиля-такси в большинстве городов СССР. Единого стандарта окраски такси в этот период не существовало - в парках работали «Волги» различных, в основном светлых цветов. Но опознавательные знаки в виде двух полос шашек с буквой «Т» на передних дверях, а позже и шашек на капоте и багажнике применялись уже повсеместно.

 В годы, когда в такси работали "Волги" ГАЗ-21, активно внедрялись системы оперативной радиотелефонной связи межу автомобилем, работающим на линии, и диспетчерами. В московских и ленинградских парках появились радиофицированные машины. В ремонтных зонах парков 21-е "Волги" оснащали системой мобильной радиотелефонной связи с диспетчерской. У них на переднем правом крыле устанавливалась оригинальная длинная антенна, а под счетчиком на тоннеле пола находилась радиостанция.

 В 60-е годы в связи с резким увеличением количества таксопарков и линейных такси был освоен массовый капитальный ремонт выработавших ресурс таксомоторов с полной разборкой автомобиля и частичным изготовлением ряда кузовных элементов на специальных ремонтных заводах по их собственной технической документации. Так, в Москве этим занимался завод ВАРЗ (Второй авторемонтный завод), находившийся в Замоскворечье. Он снабжал отремонтированными таксомоторами и ряд регионов Европейской части СССР. На ВАРЗе машины получали новые серийные идентификационные номера и заводские таблички, система которых отличалась от принятой на ГАЗе.

 ВАРЗ начал применять на прошедших ремонт такси двухцветную окраску, а к концу 60-х создал свой стандарт цветоделения со светлым кузовом и красно-оранжевой крышей. Поэтому машины, прошедшие ремонт, водители и пассажиры звали «красными шапочками». В 1968 году по постановлению Моссовета красные крыши стали внедрять и на новых машинах-такси, поступавших с ГАЗа. К началу 70-х годов таких машин стало довольно много.

 Последние капитально отремонтированные старые «Волги» прошли через ВАРЗ в 1974 году. Такси «Волга» ГАЗ-21Т работали в парках до 21 июня 1975 года. Начиная с июля 1970-го, их в нарастающих количествах вытесняли таксомоторы новой модели «Волга» ГАЗ-24-01.

 **Авторемонтный завод №2 «ВАРЗ» (Второй авторемонтный завод**) треста «Мосавторемонт» находился на улице Большая Ордынка 40 в г. Москва на месте Ордынского автобусного парка, появившегося в Замоскворечье в 1926-м году. После войны здесь капитально ремонтировали «Победы» и «Волги». Это предприятие имело право регистрировать капитально отремонтированные в своих стенах автомобили ГАЗ-21, как свою продукцию, и вешать свою табличку. Также, завод ВАРЗ выпускал пикапы на базе ГАЗ-21. В 1970-е годы предприятие перевели в Медведково, ул. Чермянская 2.