**03-272 ГАЗ-24-01 "Волга" 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль такси, мест 5, в багажнике до 50 кг, вес: снаряженный 1.42 тн, полный 1.82 тн, ЗМЗ-24-01 85 лс, 135 км/час, серийно, ГАЗ г. Горький, 1970-85 г. в..**



*Из статьи «История создания» на gaz24.ru. Автор не указан.*

… 15 июля (июня ?) 1970 года заводские ворота покинула последняя «Волга» первого поколения — ГАЗ-21УС цвета «антрацит», после чего полноправной «хозяйкой» легкового конвейера ГАЗ-а уже стала «двадцать-четвёртая» машина. Никаких «переходных» модификаций или чего-либо подобного не существовало.

**Освоение модификаций**

Основное назначение нового автомобиля с самого начала было вполне очевидно — более, чем 30% новых «Волг» предстояло работать в службе такси, и ещё почти такому же числу — в гаражах различных государственных организаций и учреждений, имевших в целом схожие с такси условия эксплуатации и обслуживания автотранспорта.

Так что нет ничего удивительного в том, что первые зелёные огоньки таксомотора за стеклом «двадцать-четвёрки» зажглись ещё в 1969 году, когда пятиместные автомобили с дефорсированным для работы на бензине А-76 двигателем ЗМЗ-24-01, таксометром и моющейся обивкой сидений дерматином появились в такоспарках городов с высокой пропускной способностью этого вида транспорта для оценочных испытаний. Государственные таксопарки и автобазы всегда были для завода добрыми друзьями и союзниками в деле совершенствования его продукции, по результатам интенсивной эксплуатации его автомобилей поставляя огромный объём опытного материала и критических оценок, которые было бы просто невозможно собрать, опираясь лишь на автомобилистов-частников.

А в 1971 году началось и массовое производство таксомотора, получившего обозначение ГАЗ-24-01. Первые из них красились в самые разные цвета — как правило светлые, но встречались даже чёрные. Однако довольно быстро для таксомоторов был стандартизирован светло-салатовый колер с поэтическим названием «Резеда», который на ближайшее десятилетие стал «форменным» для советского такси. Лишь в конце семидесятых — начале восьмидесятых годов он стал постепенно вытесняться более обычным в мировой практике лимонно-жёлтым (впрочем, и из этого правила были исключения). Примерно тогда же расположенный в уголке переднего стекла зелёный «глаз» сменил более привычный «гребешок» на крыше.

Далеко не сразу привыкшие к «двадцать первым» «Волгам» таксисты оценили преимущества нового автомобиля; впрочем, в своё время такой же протест у консервативных таксистов вызвала и замена трудяг — «Побед» на непривычные и казавшиеся слишком, как бы сейчас сказали, «гламурными» двадцать первые «Волги». Однако, значительно сократившиеся объем и трудоемкость технического обслуживания, намного лучшая динамика, просторный и более удобный салон, современный внешний вид и другие преимущества новой модели всё же со временем изменили их мнение.

Особенно же рады были механики автопарков: объём технического обслуживания нового автомобиля сократился лавинообразно — так, вместо 38 регулярно смазываемых точек шасси старой модели у её наследницы осталось лишь 9 (6 на передней подвеске, 2 на карданном вале и 1 на насосе системы охлаждения двигателя, причём последняя шприцевалась не на каждом ТО, а через одно). Проверять и при необходимости регулировать углы установки передних колёс, каковая операция на ГАЗ-21 должна была осуществляться каждые 6 000 км, поскольку развал постоянно «уходил в минус» из-за износа резьбовых шарниров и деформации штампованной балки подвески, теперь нужно было всего несколько раз за весь срок службы автомобиля; и так далее.

«Волги» этой и последующих модификаций оставались основной советского и российского парка такси вплоть до конца девяностых — начала двухтысячных годов; вытеснить их смогли только недорогие и практичные румынские и корейские автомобили, принадлежащие к совсем другому технологическому поколению.

В конце 1972 года был освоен и большой семи-восьмиместный универсал ГАЗ-24-02 с продуманной организацией внутреннего пространства: три ряда диванов, из которых два задних при необходимости могли складываться, образуя сплошную ровную площадку, удобную для размещения груза, с убранными в имеющее отдельный доступ через лючок «подполье» запасным колесом и набором инструмента. При этом все сидения, кроме двух передних, имели сугубо утилитарную, упрощённую конструкцию, и комфортабельность поездки на них была существенно ниже, чем на заднем сидении седана: универсал в СССР в первую очередь рассматривался в качестве грузового транспорта.

В начале 1973 года был начат выпуск модификации универсала ГАЗ-24-04 для грузопассажирского такси, что решило проблему перевозки габаритного багажа. Таксисты прозвали эти машины «баржами». Правда, в «такси» таких машин было немного, и «поймать» универсал на улице было непросто. Обычно эти машины подавались по вызову, когда пассажир сообщал, что у него объемный багаж. Использовались они и тогда, когда требовалось одновременно перевести пять-шесть пассажиров (обычный седан перевозил только четверых). Однако большой популярностью универсалы-такси не пользовались, скорее наоборот. Два задних ряда сидений у них были жесткими (за счет уменьшения толщины подушек для образования ровной грузовой площадки), и комфортом они не отличались. Поэтому на стоянках такси, при возможности выбора, пассажиры игнорировали немногочисленные ГАЗ-24-04.

В 1985—1987 годах ГАЗ-24 и автомобили на его базе сняли с производства и заменили модернизированным семейством на базе ГАЗ-24-10. Обновились и ее таксомоторные версии, которые стали называться ГАЗ-24-11 (седан), ГАЗ-24-14 (универсал) и ГАЗ-24-17 (газобаллонная). Они массово выпускались вплоть до 1992 года.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 | | 7 чел.  5 чел. + 140 кг  2 чел. + 400 кг | 4 чел. + 1 чел на носилках | 7 чел.  5 чел. + 140 кг  2 чел. + 400 кг | 5 чел. |
| Масса снаряженная, кг | 1420 | 1420 | 1550 | 1550 | 1550 | 1560 |
| Полная масса, 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, 4-цилиндровый, 4-тактный | | | | | |
| 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, 4-ступенчатая с синхронизаторами на всех передачах переднего хода | | | | | |
| Передаточные числа передач | 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 | Оббьем, 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 |