**03-298 ГАЗ-24-12 "Волга" 4х2 5-дверный грузопассажирский заднеприводный универсал, мест: 7, 5+140 кг или 2+400 кг, минимальный объем багажника 0.5 м3, вес: снаряженный 1.54 тн, полный вес 2.04 тн, ЗМЗ-4021 и ЗМЗ-402 90/100 лс, 135/145 км/час, ГАЗ г. Горький 1985-92 г.**

*Из статьи «ГАЗ-24-12 и история других универсалов на базе "Волги", на carakoom.com, автор Н. Форсированный.*

Конструкторы ГАЗа старшего поколения рассказывают такую историю рождения универсала «Волга». В апреле 1958 года вышло постановление Совета министров СССР о типаже новых санитарных машин, в котором предусматривался санитарный автомобиль на базе «Волги». Громоздкий санитарный автобус ПАЗ-653 в Павлово уже сняли с производства, а санитарному ЗиМу оставалось стоять на конвейере совсем недолго — решение о прекращении его выпуска уже было принято. Производство медицинского УАЗ-450А в Ульяновске только осваивали — в год удавалось собирать всего несколько сотен машин, а о РАФах еще даже и не помышляли. Получалось, что страна остается без «санитарки», поэтому Совет министров и Минздрав потребовали от Горьковского автозавода в кратчайшие сроки подготовить новый медицинский автомобиль.

На базе «Волги» ГАЗ-21 пришлось разрабатывать специальный кузов с измененным задком, в котором помещались бы носилки с больным. Освоение серийного выпуска несущего цельнометаллического кузова, значительно отличавшегося от кузова базового седана, по затратам было сопоставимо с разработкой новой модели. Например, кузов ГАЗ-21 сваривали в четырех кондукторах, а для универсала пришлось монтировать пятый. Строить такой автомобиль только в медицинском исполнении было невыгодно. Поэтому группа во главе с главным конструктором кузовов ГАЗа Абрамом Исааковичем Гором и ведущим по кузову семейства ГАЗ-21 Петром Кузьмичом Лапшиным предложила сразу три модификации кузова ГАЗ-22: медицинский и грузопассажирский универсалы плюс грузовой фургон. Последний вариант со временем отпал по технологическим соображениям.

В первые годы производства «Волги» ГАЗ-22 с конвейера сходило намного больше санитарных универсалов, чем грузопассажирских. Например, в 1962 году построили 2,5 тысячи «санитарок» и только сотню универсалов, в 1964-м выпуск грузопассажирских «Волг» превысил тысячу штук, а санитарных ГАЗ-22Б построили уже без малого три тысячи. Это говорит о том, что медицинская модификация считалась «первичной», а гражданская — «дополнительной».

Смена базовой модели «Волги» ГАЗ-21 на ГАЗ-24 практически ничего не изменила — основные заказчики остались прежними, а значит, сохранялся тот же набор модификаций. По воспоминаниям конструкторов, «двадцать четвертая» «Волга» стала своего рода «работой над ошибками», причем многочисленными, допущенными при создании семейства ГАЗ-21. Например, когда начиналось проектирование первой «Волги», развитие семейства не было продумано до конца — это затрудняло освоение новых вариантов. Зато «Волгу» ГАЗ-24 ее ведущие конструкторы В. С. Соловьев, А. М. Невзоров, В. Б. Реутов и их коллеги разрабатывали и доводили, учитывая практически все технические и технологические проблемы, возникавшие с «двадцать первой». Например, теперь универсал создавали не «вдогонку» за седаном, а параллельно с ним, как единое семейство автомобилей. Выпуск двух типов кузова изначально закладывался в технологию производства, что упрощало и удешевляло освоение.

К примеру, универсал ГАЗ-22 делали «вдогонку» за седаном ГАЗ-21, поэтому перед компоновщиками остро встала проблема размещения запасного колеса. У санитарной машины его поставили вертикально за левой задней дверью, под небольшим кожухом рядом с носилками, а при создании грузопассажирского варианта с трудом удалось добиться, чтобы лежащее горизонтально запасное колесо при движении не ударялось о бензобак. На «Волге» нового поколения конструкция задка кузова предусматривала специальный ящик для запасного колеса, что заметно увеличило погрузочную высоту. Для грузопассажирского автомобиля это был откровенный компромисс, а для медицинского — вполне приемлемый вариант, ведь санитары обычно держат носилки с больным не ниже, чем расположен порог торцевой двери санитарной «Волги». Работами над кузовом ГАЗ-24-02 руководил М. М. Глумов, а заднюю часть машины конструировали Г. Модин и Б. Свирский.

Внешняя форма кузова универсала ГАЗ-24-02 имела одну отличительную особенность. Следуя моде, художники-конструкторы во главе с Лением Циколенко и Николаем Киреевым у всех автомобилей семейства сделали стекла дверей гнутыми — впервые в истории отечественного автомобилестроения. При этом у универсала задние стекла боковин кузова остались плоскими, более дешевыми и удобными для производства. Каким-то чудом дизайнеры и конструкторы-кузовщики ухитрились выполнить боковину так, что сочетание гнутых дверных и плоских кузовных стекол не бросалось в глаза и не портило облик автомобиля.

У грузопассажирской «Волги» второго поколения был необычный для отечественного универсала салон с тремя рядами сидений. Такая планировка с откидным правым «стульчиком», отделенным от заднего сиденья, упростила создание санитарной машины. Правый «стул» среднего ряда стал передним страпонтеном, а заложенное в конструкцию крепление для складного сиденья заднего ряда позволило легко установить второе сиденье сзади рядом с носилками. Все перечисленные конструктивные особенности кузова универсала остались неизменными, пережив четыре поколения базовых седанов от ГАЗ-24 до ГАЗ-З110.

Первый серийный универсал ГАЗ-24-02 сошел с конвейера в 1972-м, ровно через два года после полного перехода с «двадцать первой» «Волги» на «двадцать четвертую». С 1970 года вместо В. С. Соловьева, который теперь работал на ВАЗе, ведущим конструктором семейства стал В. Б. Реутов — именно на него легла ответственность за освоение выпуска всех модификаций. Он вспоминает, что заказчики-медики в 70-е годы были более требовательными, чем в начале 60-х. Медицинские РАФы и УАЗы давно уже не считались дефицитом, и к размерам салона автомобиля скорой помощи стали предъявляться высокие требования. Поэтому межведомственная комиссия по инициативе Минздрава долгое время не принимала новый автомобиль медицинской службы ГАЗ-24-03, небезосновательно считая, что салон у санитарной «Волги» тесный, а потолок слишком низкий. До серийного производства эта модификация добралась только в 1975 году, когда основная масса старых санитарных «Волг» ГАЗ-22Б уже выработала свой ресурс, и сотрудники некоторых медицинских учреждении, например поликлиник и травматологических пунктов, все чаще начали обращаться в Минздрав и на завод с просьбами заменить эту машину чем-то подобным.

В один из воскресных дней на ГАЗ приехал представитель Министерства автомобильной промышленности. Он собрал совещание конструкторов и руководителей подразделений, на котором первым делом поставил вопрос о немедленном освоении выпуска новой санитарной «Волги». Для машины с символическим индексом ГАЗ-24-03 предназначались оригинальные нестандартные носилки с выдвижными ручками. Неожиданный интерес к универсалу «Волга» проявили и руководители таксомоторных парков. Прежняя модель ГАЗ-22 в такси не поставлялась. В новом универсале таксисты увидели автомобиль, способный решить застарелую проблему — перевозку пассажиров с большим багажом. В результате на ГАЗе была оперативно разработана модификация универсала с дефорсированным двигателем, таксометром, «зеленым огоньком», моющейся обивкой и специальной окраской, как у седана ГАЗ-24-01. Такие машины с индексом ГАЗ-24-04 начали поступать в таксопарки в 1973 году и за несколько лет стали неотъемлемой частью системы пассажирских перевозок. Сначала тариф за проезд в такси-универсале был выше, чем в обычном такси-седане, но во второй половине 70-х годов тарифы сделали одинаковыми.

К началу 80-х годов на ГАЗе была готова «Волга» следующего поколения - ГАЗ-3102. Работы над ней вело КБ автомобилей среднего класса, которое возглавлял опытный конструктор Александр Михайлович Невзоров: он участвовал во всех этапах работы над «Волгами», начиная с первых выпусков ГАЗ-21. Ведущим конструктором в то время по-прежнему был Реутов. ГАЗ-З102 отличали не только обновленный экстерьер и полностью новый интерьер, но и форкамерный двигатель ЗМЗ-4022, и увеличенная под радиальные шины колея мостов, и дисковые тормоза с вакуумным усилителем.

В новое семейство были включены все привычные модификации, в том числе универсал ГАЗ-З1022 в трех исполнениях: базовом, санитарном и такси. Грузопассажирскую машину попробовали собрать «как из кубиков». К универсальному кузову типа ГАЗ-24-02 присоединили передок, салон, электрооборудование и ходовую часть от ГАЗ-З102. Два изготовленных опытных образца универсала на базе ГАЗ-З102 — обычный автомобиль и такси — прошли приемочные испытания. Санитарную машину построить не успели.

Когда выпуск основных «смежных» комплектующих ГАЗ-3102 был налажен, их производители проявили заинтересованность в увеличении объемов выпуска — надо было окупать средства, вложенные в модернизацию производства. Освоение полномасштабного выпуска семейства ГАЗ-3102 становилось необходимым и ГАЗу, и его партнерам. Таким образом, в 1983-1984 годах завод был готов снять с производства все модификации ГАЗ-24, полностью заменив их машинами семейства ГАЗ-3102. Универсал и санитарный автомобиль на базе «ноль второй» получали путевку в жизнь.

Все планы спутал министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков. Когда проект замены «Волги» представили ему на утверждение, он неожиданно заявил, что совершенно недопустимо, чтобы «таксисты и министры» ездили на одинаковых «Волгах». Модельный ряд ГАЗа, по мнению Полякова, надо было разделить на «люксовую» представительскую машину и упрощенную «бюджетную» «Волгу» для использования в такси, в качестве служебной машины организаций невысокого ранга и, наконец, для продажи частным владельцам. ГАЗ-3102 доставалась роль представительского автомобиля, современного аналога ЗиМа, так как ни времени, ни средств на создание второй новой модели «Волги» у завода не было.

Конструкторскому бюро легковых автомобилей ГАЗа пришлось выкручиваться, создавая автомобиль-компромисс, гибрид из новых узлов ГАЗ-3102 и кузова с привычными очертаниями «двадцать четвертой». Этой работой руководил В. А. Доброхотов, ставший ведущим конструктором «Волги» после Реутова. Выручила высокая степень унификации основных формообразующих панелей кузова ГАЗ-24 и ГАЗ-3102. Удешевленная версия «Волги» ГАЗ-24-10 лишилась, прежде всего, форкамерного двигателя — его место занял базовый ЗМЗ-402, заметно модернизированный по сравнению с ЗМЗ-24Д, или вариант ЗМЗ-4021, дефорсированный под бензин А-76. На большей части машин дисковые тормоза заменили привычными барабанными, а мягкий полиуретановый корпус приборной панели уступил место пластмассовому. Правда, существовали «промежуточные комплектации», сочетавшие кузов ГАЗ-24-10 с дисковыми тормозами и панелью ГАЗ-3102.

«Демократичная» версия «Волги» стала последним советским автомобилем с индексом, присвоенным по стандарту 1945-1966 годов. В то время даже старым грузовикам и внедорожникам давали новые индексы (например, УАЗ-31512 вместо УАЗ-469Б или ЗиЛ-431410 вместо ЗиЛ-130). Все основные гражданские модификации — такси, универсал, автомобиль медицинской службы, газобаллонное такси — конструкторы КЭО ГАЗ решили разрабатывать уже на базе ГАЗ-24-10. Как ни странно, такой вариант в конечном счете устроил всех. В новом семействе предусматривалось три варианта универсалов: базовый ГАЗ-24-12, медицинский ГАЗ-24-13 и такси ГАЗ-24-14. Эти машины появились уже в то время, когда А. И. Гора на посту главного конструктора легковых кузовов сменил Р. П. Шкапин.

Смена модели универсала произошла позднее замены седана. Базовая «Волга» ГАЗ-24-10 сошла с конвейера в 1985-м и на следующий год полностью вытеснила и «двадцать четвертую», и временный переходный вариант. Универсал выпуска 1987 года все еще представлял собой старый ГАЗ-24-02 в «переходном» исполнении, только в 1988-м его окончательно сменил полностью обновленный ГАЗ-24-12.

Новые передние сиденья и современная приборная панель делали салон «Волги»

семейства ГАЗ-24-10 более комфортабельным. На обивке жестких «лавок» двух задних рядов универсала появились приятные тканевые вставки. Широкая колея, радиальные шины и новый усилитель тормозов улучшили управляемость, особенно на высокой скорости. Значительно комфортнее стали условия работы медицинских бригад на ГАЗ-24-13.

Правда, при модернизации универсала конструкторам пришлось решить одну головоломку. Запасное колесо с радиальной шиной, более широкое, чем старое с диагональной покрышкой, с трудом входило в горизонтальную нишу. Затолкнуть его туда получалось, а вот вынуть — не всегда. Увеличение размеров отсека «запаски» исключалось — это потребовало бы изменения кузовных штампов. На ГАЗ-24-12 появилось устройство для извлечения запасного колеса с ручкой и лентой. Реутов «подсмотрел» его на автобусе Mercedes Benz, у которого большая «грузовая» запаска с помощью тех же ленты и ручки вынималась из горизонтальной полости за передним бампером. Еще одна особенность универсала «Волга» — противовесы с пружинами для открывания задней двери, расположенные в задних стойках и впоследствии замененные газовыми упорами.

Заводской индекс ГАЗ-24-14 грузопассажирский таксомотор унаследовал от опытной «двадцать четверки» конца 60-х годов c V-образным шестицилиндровым двигателем. Но число «24-14» оказалось как будто заколдованным. Спрос на новый универсал-такси был значительно ниже, чем на прежнюю модель ГАЗ-24-04. Еще в середине 80-х годов таксомоторные парки засомневались в рентабельности эксплуатации универсалов и начали отказываться от их закупок. До начала 90-х в парках дорабатывали свой ресурс старые машины ГАЗ-24-04, многие из которых прошли капремонт. Тем не менее, по воспоминаниям В. Б. Реутова, обновленные грузопассажирские такси ГАЗ-24-14 в ограниченном количестве с конвейера все-таки сходили.

В период экономических трудностей 1990-92 годов, когда в стране бушевала инфляция, а продукты и предметы первой необходимости были дефицитом, это очень выручило работников ГАЗа. «Волги» начали менять по бартеру на китайские продукты питания и промышленные товары, которые распределялись среди инженеров и рабочих автозавода. В 1991 году, в самое тяжелое время, когда возникла угроза голода, отдел сбыта ГАЗа начал менять новые «Волги» с конвейера на партии продовольствия даже от отечественных поставщиков. Машину ГАЗ-24-12 на заводе звали кормилицей.

История грузопассажирской и медицинской «Волги» продолжалась еще много лет после развала СССР и освоения семейства «Газели». В 1992 году завод сумел заменить базовую модель ГАЗ-24-10 на ГАЗ-31029. Это не было связано ни с политическими, ни с экономическими переменами в стране. Просто штамповая оснастка по производству кузова типа ГАЗ-24 полностью выработала свой ресурс, и надо было изготовить штампы-дублеры. На новых штампах «Волгу» пришлось бы выпускать в неизменном виде еще много лет. По инициативе В.Н. Носакова именно этот момент был выбран для модернизации автомобиля. Новые штампы предназначались уже для кузова типа ГАЗ-3102. Тогда же художник-конструктор Игорь Безродных предложил рестайлинг передка под фары головного света, аналогичные АЗЛК-2141.

В 1993 году на базе ГАЗ-31029 вместо ГАЗ-24-12 был освоен универсал, для которого возродили индекс ГАЗ-31022. Следом появился санитарный ГАЗ-31023. В середине 90-х годов выпуск этих машин вернулся к уровню конца 80-х: примерно полторы тысячи грузопассажирских машин в год и 700-900 медицинских. Те же самые модификации достались по наследству и семейству ГАЗ-3110. Когда в 2009 году «Волгу» окончательно снимали с производства, больше всех высказывали недовольство медицинские работники, потерявшие практичный и недорогой санитарный универсал.

В 1992 году проходную ГАЗа покинули последние 15 экземпляров ГАЗ-24-12 и 410 машин ГАЗ-24-13.

**Основные параметры** ГАЗ-24-12, страна сборки: СССР, Россия

Период выпуска: ноябрь 1987 - ноябрь 1992  
Тип привода: задний  
Тип кузова: универсал, число дверей: 5  
Тип трансмиссии: МКПП 4, передаточные числа: 1-й передачи 3.5, 2-й - 2.36, 3-й - 1.45, 4-й - 1, задней - 3.54, главная передача: 3.9

Объем двигателя, куб. см: 2445  
Время разгона 0-100 к м/ч, с: 18  
Максимальная скорость, км/ч: 145  
Клиренс (высота дорожного просвета), мм: 156  
Габариты кузова (Д x Ш x В), мм: 4735 x 1800 x 1476

Число мест: 7  
Количество рядов сидений: 3

Колесная база, мм: 2800  
Минимальный радиус разворота, м: 5.6  
Ширина передней колеи, мм: 1496  
Ширина задней колеи, мм: 1428

Масса, кг: 1540  
Максимальная грузоподъёмность кг: 476  
Допустимая полная масса, кг: 2016

Объем топливного бака, л: 55  
Объем багажника, л: 500 (4000)

Марка двигателя: ЗМЗ-402  
Максимальная мощность, л.с. (кВт) при об./мин.: 100 (74) / 4500  
Максимальный крутящий момент, Н\*м (кг\*м) при об./мин.: 186 (19) / 2200  
Тип двигателя: рядный, 4-цилиндровый, карбюраторный  
Используемое топливо: Бензин АИ-93  
Степень сжатия: 8.2  
Диаметр цилиндра, мм: 92  
Ход поршня, мм: 92  
Количество клапанов на цилиндр: 2  
Удельная мощность, кг/л.с.: 15.40

Расход топлива в городском цикле, л/100 км: 15, за городом, л/100 км: 9.3

**Подвеска**

Передняя подвеска: Независимая, на двойных поперечных рычагах  
Задняя подвеска: Зависимая, рессорная

Размер дисков: 14X5.5J

**Тормоза п**ередние/задние: барабанные

**Фары**: галогенные фары и передние противотуманные фары.

**Сиденья**

Второй ряд сидений: складывается в соотношении 60/40  
Третий ряд сидений: складывается, спинка неделимая  
Подголовники: 2  
Разделительный подлокотник спереди и сзади:: да  
Трехточечный ремень безопасности: да

**Шины: п**ередние/задние : 205/70 R14