**03-052 ГАЗ-24-10 "Волга" 4х2 4-дверный заднеприводный седан, мест 5+ 50 кг в багажнике объемом 500 л, прицеп (без тормозов) 500 кг, вес: снаряженный 1.4 тн, полный 1.79 тн, ЗМЗ-402.10 100 лс, 147 км/час, 414876 экз., ГАЗ г. Горький, 1985-93 г. в.**



*По материалам К. Андреева, А. Павленко, А. Морозенко и М. Шелепенкова.*

«Волга» ГАЗ-24-10 появилась в результате одной из самых дерзких в истории отечественного автопрома «операций по омоложению». Кузов ГАЗ-24 с дизайном 15-летней «выдержки» и двигатель, конструктивной основе которого на тот момент исполнилось почти 30 лет, привели в соответствие с требованиями времени. Обновленная «старушка» продержалась на конвейере еще семь лет.

**Ветер перемен**

В 1982 году Горьковский автозавод успешно освоил производство первой «директорской» «Волги» ГАЗ-3102, перевел дух и начал присматриваться к ветерану конвейера ГАЗ-24. За 12 лет, прошедших с момента запуска ГАЗ-24 в массовое производство, модель не утратила своей привлекательности: она все еще считалась статусным служебным автомобилем, и ею по-прежнему комплектовались таксопарки всей страны. Кроме того, «Волга» ГАЗ-24 была единственной советской легковой машиной, близкой к Е-классу и потому особенно популярной у частников.

Тем не менее, автомобиль нуждался в обновлении. Достаточно вспомнить, что двигатели ЗМЗ-24Д и ЗМЗ-24-01Д были прямыми потомками разработанного еще для «двадцать первой» «Волги» верхнеклапанного мотора М-21. Поэтому именно глубокая модернизация силового агрегата и ходовой части стала первым этапом «омоложения» ГАЗ-24 и перехода к новой версии ГАЗ-24-10.

Новые двигатели семейства ЗМЗ-402, которыми предполагалось оснащать ГАЗ-24-10, конструктивно «выросли» из моторов 24Д и 24-01Д. К инновациям можно отнести бесшиповые крышки коренных подшипников, безвтулочные опоры распредвала, модернизированную систему охлаждения с новой помпой, новые впускные и выпускные клапаны увеличенного диаметра, двойные клапанные пружины, чугунный распредвал измененного профиля, демпфер-гаситель крутильных колебаний на шкиве коленвала, бесконтактную систему зажигания, новый генератор, модернизированный карбюратор К-126ГМ и свечи А14В1. Часть двигателей комплектовали карбюраторами К-151 с системой ЭПХХ и рециркуляцией отработавших газов. В результате на роль агрегата для ГАЗ-24-10 претендовали двигатели трех модификаций: ЗМЗ-402.10 - базовый для «общегражданских» версий (бензин АИ-93, степень сжатия 8,2,100 л.с., 182 Нм); ЗМЗ-4021.10 для такси и частично универсалов (А-76, степень сжатия 6,7,90 л. с., 173 Нм); ЗМЗ-4027.10 для седанов в версии «такси» (сжиженный газ/АИ-93, степень сжатия 8,2,85 л. с., 167 Нм). Несмотря на то что обновление «двадцать четверки» начали именно с модернизации силового агрегата, окончательный переход на новые моторы произошел лишь в апреле 1986 года.

«Слабым звеном» ГАЗ-24 были низкая курсовая устойчивость и недостаточная управляемость (документально это было подтверждено испытаниями, проведенными в преддверии разработки ГАЗ-3102.) Поэтому переднюю подвеску незначительно переработали, а колею расширили, что позволило оснастить шасси широкопрофильными радиальными шинами 205/70 R14. Радикальному обновлению подверглась тормозная система. От ГАЗ-3102 «десятке» достались главный тормозной цилиндр типа «тандем» и интегрированный с ним двухкамерный вакуумный усилитель. Задние тормоза получили регулятор давления. Впоследствии часть машин оснащалась передними дисковыми тормозами от «тридцать первой» «Волги». Передаточное число заднего моста изменилось до 3,9, а усиленное сцепление было взято от модели «3102».

С такой начинкой (но еще в старом кузове) ГАЗ-24-10 в 1984 году впервые был продемонстрирован публике на выставке «Автопром-84», а первые серийные экземпляры сошли с конвейера в 1985-м. Второй этап модернизации предусматривал рестайлинг интерьера и экстерьера.

**Шаг вперед, два шага назад**

Обновлению «классики» во многом способствовала унификация с ГАЗ-24 ряда модернизированных узлов и деталей, использованных в конструкции освоенного заводом ГАЗ-3102. В первую очередь, это касалось интерьера. Одинаковые несущие элементы центральной части кузова ГАЗ-24 и ГАЗ-3102 делали абсолютно идентичным пространство салона, что позволяло более или менее точно воспроизвести в новой модели интерьер ГАЗ-3102.

Приборная панель, на первый взгляд того же типа, что и у ГАЗ-3102, на самом деле имела иной профиль поперечного сечения (нижняя часть резко уходила к щиту моторного отсека) и более «рубленую» форму, напоминавшую дизайн панели приборов ГАЗ-24. Другой была и компоновка элементов сервиса: справа от приборной доски, над консолью, у ГАЗ-3102 располагались радиоприемник или магнитола, а у ГАЗ-24-10 это место заняли воздуховоды системы вентиляции и отопления. Соответственно, место на консоли, отведенное на ГАЗ-3102 воздуховодам, в интерьере «десятки» досталось магнитоле. Если на «тридцать первой» «Волге» декоративной планкой под дерево был украшен весь «фасад» Торпедо, то при декорировании панели приборов ГАЗ-24-10 ограничились лишь небольшой вставкой на крышке перчаточного ящика и собственно комбинации приборов.

Принципиальным отличием панели приборов ГАЗ-24-10 от аналогичного элемента ГАЗ-3102 можно считать материал, из которого она была изготовлена. Если на «тридцать первой» это был упругий и травмобезопасный пенополиуретан, то «десятке» пришлось довольствоваться жестким пластиком. Из того же материала делали и накладки на передние и центральные стойки крыши и все это из соображений экономии: обновленная «Волга» не должна была выйти за пределы «бюджетного» сегмента. Так, например, сиденья с подголовниками конструктивно не отличались от сидений ГАЗ-3102 и тоже имели «гаражную» регулировку по высоте, но обивались не велюром (случалось и такое, но лишь на немногочисленных ранних экземплярах с улучшенной комплектацией ГАЗ-24-10-051), а недорогой рубчатой тканью серой или бежевой. На такси и универсалах сиденья и вовсе имели виниловое покрытие (за исключением водительского, облагороженного тканевыми вставками на лицевой части).

По сравнению с ГАЗ-3102 не претерпели изменений новый 3-спицевый руль и некоторые органы управления: в отличие от «двадцать четвертой» педаль газа из напольной превратилась в подвесную, а рычаг стояночного тормоза занял ставшее к тому времени традиционным место на тоннеле трансмиссии, прикрытом пластиковым кожухом с углублением для всяких мелочей (как и на ГАЗ-3102).

Дверные карты с вазовскими подлокотниками тоже были заимствованы у ГАЗ-3102 без изменений и упрощений. Отделочные панели ставили, как правило, черного цвета, хотя встречались бежевые, коричневые и даже зеленые. «Бюджетную» картину салона завершали обыкновенные черные резиновые коврики.

Тем не менее, если по сравнению с «тридцать первой» салон ГАЗ-24-10 можно считать шагом назад, то по сравнению с «исходным» ГАЗ-24 это был заметный шаг вперед. Интерьер стал современнее, удобнее и, благодаря ряду эргономичных решений, безопаснее.

**Долой «китовый ус»!**

Экстерьер ГАЗ-24 предстояло обновить без оглядки на «тридцать первую» «Волгу». Речь шла о сохранении всех кузовных штампов, поэтому на откуп дизайнерам было отдано лишь оперение. Стильный, с легким налетом американизма дизайн «двадцать четвертой» к 1985 году стал классическим, а классика, как известно, не устаревает. Стоит отдать должное горьковским художникам-конструкторам: они не стали слепо следовать моде и не попытались «влепить» на передок популярные в те годы прямоугольные фары, что совершенно разрушило бы образ автомобиля. Лишним (и дорогим) посчитали и оснащение машины четырьмя круглыми фарами.

Таким образом, визуальное впечатление формировалось в основном за счет облицовки радиатора. Визитная карточка «Волги» ломаный «китовый ус», покрытый хромом, уже в 70-х выглядел архаично. Поэтому на экспортные машины, предназначенные для комплектации французскими дизелями, ГАЗ начал ставить решетки радиатора из черного пластика. Это удачное решение и перекочевало впоследствии на ГАЗ-24-10. Использование современной оптики с лампами габаритных огней в линзах фар позволило отказаться от подфарников в виде отдельного элемента.

Изящные дверные ручки под естественный хват заменили на красивые и современные (но крайне неудобные), полностью утопленные в плоскость дверей, такие же как на ГАЗ-3102. Не забыли и о такой важной для имиджа детали, как колеса: «десятка» обзавелась пластиковыми колпаками, полностью закрывавшими колесный диск.

С хромированных «гребенок», прикрывающих дефлекторы вентиляции салона на задних стойках крыши, исчезли стояночные огни, а с нижней кромки крышки багажника — широкий хромированный молдинг. Излишеством посчитали и шильдики «Волга» на передних крыльях и задней панели багажника. О «видовой принадлежности» заявляли лишь заводская эмблема на облицовке радиатора и плоская декоративная накладка с правой стороны крышки багажника.

«На круги своя» вернулся внешний вид бамперов: с хромированной основы исчезли клыки, осталась лишь изящная резиновая накладка. Правда, произошло это несколько раньше появления ГАЗ-24-10 - такими бамперами комплектовались «двадцать четверки» выпуска 1985 года. С окон передних дверей исчезли открывающиеся форточки. Ранние ГАЗ-24-10 комплектовались стандартными «волжскими» зеркалами, только не в хромированном, а в черном корпусе. «Почернели» и стеклоочистители.

Обновленная «Волга» ГАЗ-24-10 производила впечатление автомобиля действительно современного и прогрессивного. Во второй половине 80-х розничная цена ГАЗ-24-10 составляла 16 370 руб., ГАЗ-24-12 - 19 570 руб.

Переход к производству ГАЗ-24-10 осуществлялся постепенно. Лишь с апреля 1986 года с конвейера начали сходить «десятки» с «полным пакетом» обновлений. Модернизированные универсалы завод освоил лишь к 1987 году.

К началу 90-х кузовные штампы, сработанные еще в конце 60-х годов, износились и качество «десяток» резко упало. В конце концов, «двадцать четвертое» кузовное оборудование было передано на Чебоксарский авторемонтный завод для производства запчастей, а нишу ГАЗ-24-10 в горьковской линейке в 1992 году занял ГАЗ-31029.

ГАЗ-24-10 и его модификации выпускались с 1986 по 1992 год. Помимо традиционной почти для всех отечественных легковых автомобилей модификации «универсал», на базе ГАЗ-24-10 производили скорую помощь ГАЗ-24-13, седан в «тропическом» исполнении ГАЗ-24-60, более мощную модификацию е двигателем от «Чайки» для спецслужб ГАЗ-24-34, а также различные версии такси: седаны - дефорсированный ГАЗ-24-11 и газобаллонный ГАЗ-24-17, и универсал ГАЗ-24-14.

**ГАЗ-24-12**

Универсал с двигателем ЗМЗ-402.10 был освоен заводом в 1987 году. Кроме того, выпускался универсал ГАЗ-24-14 с заточенным под 7б-й бензин двигателем ЗМЗ-4021.10 для работы в качестве такси. Машина имела три ряда сидений. Передние с подголовниками регулировались по длине и наклону спинки. Средний и задний ряды складывались, образуя багажное отделение длиной два и высотой один метр, что позволяло перевозить 400 кг груза. На автомобиль устанавливались усиленные задние рессоры.

**ГАЗ-24-13**

В официальной документации медицинская версия универсала на базе «Волги» называлась санитарным автомобилем. Кузов был разделен перегородкой на два отделения: кабину водителя и санитарный отсек. Носилки устанавливались вдоль левого борта. Вдоль правого последовательно монтировались два сиденья переднее откидное и заднее стационарное. Машина оборудовалась дополнительным автономным отопителем санитарного отсека, фарой-искателем и сигнальным фонарем.

**ГАЗ-24-11**

На роль такси пробовались многие отечественные машины, но ни одна из них не смогла составить достойной конкуренции «двадцать четверке». Эстафету от ГАЗ-24-01 приняла модификация ГАЗ-24-11. На такси ГАЗ-24-11 (и такси-универсал ГАЗ-24-14) устанавливался дефорсированный за счет уменьшения степени сжатия до 6,7 90-сильный двигатель ЗМЗ-4021.10, работающий на бензине А-76. Сиденья обивались дешевым и практичным кожзаменителем. На такси не было радиоприемника и антенны. Автомобиль оборудовался таксометром (ТАМ-Л1), оранжевым фонарем с «шашечками» на крыше (ФП147) и контрольным зеленым фонарем (17.3738) в правом верхнем углу ветрового стекла.

**ГАЗ-24-10 пикап**

Если учесть, что паспортная грузоподъемность серийного универсала на базе ГАЗ-24-10 составляла 400 кг, а площадь грузового отсека превышала все отечественные аналоги, становится очевидной привлекательность «Волги» в качестве базы для пикапа. В серийной линейке ГАЗа таких автомобилей не было, однако пикапы на базе ГАЗ-24-10 существовали. В «рабочие комбинезоны» аристократок Е-класса одевали многие авторемонтные заводы: Чебоксарский авторемонтный (ЧАРЗ), Рижский опытно-механический завод (PОM3) и Второй московский авторемонтный завод (ВАРЗ) производили пикапы на базе ГАЗ-24-10 в промышленных масштабах. Такой пикап спокойно брал полтонны груза.