

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ  
ПО АВТОМАТИЗАЦИИ И МАШИНОСТРОЕНИЮ ЦЭТИ  
ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ПО АВТОМАТИЗАЦИИ  
И МАШИНОСТРОЕНИЮ ПРИ ГОСПЛАНЕ СССР

**КАТАЛОГ-СПРАВОЧНИК**



**А**ВТОМОБИЛИ  
СССР

АВТОМОБИЛЬ „ВОЛГА“

КОНСТРУКТИВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ И ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ  
ДЕТАЛЕЙ, УЗЛОВ И АГРЕГАТОВ

МОСКВА - 1963

## ВВЕДЕНИЕ

Автомобиль «Волга» выпускается Горьковским автозаводом с конца 1956 г. За время выпуска заводом освоен ряд модификаций этого автомобиля.

Конструкцию автомобиля постоянно совершенствовали, повышали его надежность, долговечность, улучшали ходовые качества и эксплуатационные показатели.

В течение 1959 и 1962 гг. автомобиль дважды модернизировали в связи с чем появлялись новые базовые модели и их модификации.

С начала производства завод выпускал следующие модели автомобиля «Волга».

С 1956—1957 гг. завод выпускал автомобили «Волга» модели М-21Г (общего назначения) с нижнеклапанным двигателем и на его базе автомобиль-такси модели М-21Б, оборудованный таксометром и фонарем «такси».

В 1958 г. на автомобиле «Волга» был установлен верхнеклапанный двигатель, гипоидный задний мост новой конструкции и введены некоторые усовершенствования в конструкции узлов.

Автомобили выпускали следующих моделей:

М-21В—общего назначения; М-21А—такси.

Освоено производство модификации автомобиля с автоматической коробкой передач, модель 21, а также экспортные варианты автомобилей М-21В и М-21 с улучшенной отделкой и повышенной степенью сжатия и мощностью двигателя, модель М-21Д — с механической

коробкой передач и модель 21Е — с автоматической передачей.

В 1959 г. автомобиль вновь модернизировали и номер основной модели М-21В изменился на М-21И, а экспортному варианту этого автомобиля был присвоен номер модели М-21К.

Номера моделей М-21, М-21Е и М-21А остались без изменений.

В 1962 г. завод провел очередную модернизацию всех модификаций автомобилей «Волга» с обновлением внешних форм и внутреннего оформления; введены амортизаторы телескопического типа, усовершенствована система питания двигателя, повышена его мощность.

В настоящее время выпускают модели: М-21Л — общего назначения (базовая модель); М-21М — экспортный вариант; М-21Т — такси.

К концу 1962 г. завод освоил производство и начал выпуск новых модификаций автомобиля «Волга»:

М-21П — для экспорта в страны с левосторонним движением (с правым расположением рулевого управления);

М-22 — с кузовом «Универсал», предназначенный для перевозки пяти пассажиров и 75 кг багажа или двух пассажиров на переднем сидении и груза 400 кг в багажном отделении;

М-22М — экспортный вариант автомобиля «Универсал»;

М-22Б — автомобиль скорой медицинской помощи на базе автомобиля М-22 и его экспортный вариант М-22БМ.

## АВТОМОБИЛЬ ВЫПУСКА 1962 г.

Со второго полугодия 1962 г. выпускается модернизированный автомобиль «Волга» модели 1962 г.

Модернизированный автомобиль и его модификации обозначены следующими индексами:

21Л — модернизированный, базовый автомобиль модели 1962 г.;

21М — автомобиль для экспорта;

21Т — автомобиль-такси.

Новая облицовка радиатора с более частой вертикальной решеткой, окаймленной хромированным молдингом, установлена и крепится на том же месте, что и у автомобилей ранних выпусков. Изменено расположение крепления только боковых молдингов.

Новые подфарники вытянутой формы являются как бы продолжением облицовки радиатора и частью общего оформления передка автомобиля.



Фиг. 12. Общий вид автомобиля «Волга» модели 1962 г.

Общий вид автомобиля модели 1962 г. показан на фиг. 12.

Внешние формы и внутреннее оформление автомобиля обновлены путем изменения и введения новых облицовочных и декоративных деталей, применения улучшенных обивочных материалов и новых фасонов обивки.

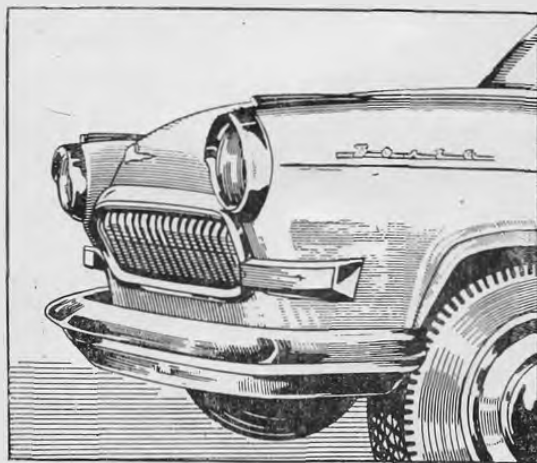
Новые элементы наружного и внутреннего оформления и удачное их сочетание с основными формами кузова придало автомобилю более легкий привлекательный вид.

Оформление передней части автомобиля улучшено в результате установки более легких и динамичных по форме облицовки радиатора и переднего бампера, новых подфарников и заводского знака.

Для автомобилей с дополнительной отделкой, а также предназначенных для экспорта устанавливаются хромированные молдинги и делается надпись «Волга» металлическими хромированными буквами на крыльях (фиг. 13).

Центральный молдинг и орнамент капота «Олень» сняты.

Заводский знак на капоте выполнен в прежних мотивах, но более красив и изящен.



Фиг. 13. Оформление передней части автомобиля (новые подфарники, облицовка радиатора, бампер, молдинги на крыльях, заводской знак)

Новый передний бампер без кльков, более легкой и динамичной формы с хромированным основанием и крашеной надставкой, соединенными болтами по внутреннему фланцу, прикреплен к лонжеронам рамы при помощи шести кронштейнов (по три с каждой стороны). Крепление кронштейнов к раме остается прежним, кроме двух передних болтов, удлиненных на 5 мм. На внутренние кронштейны крепления переднего бампера устанавливаются буксирные крюки. В надставке бампера имеются два окна для установки домкрата и продевания буксирного троса при буксировании автомобиля.

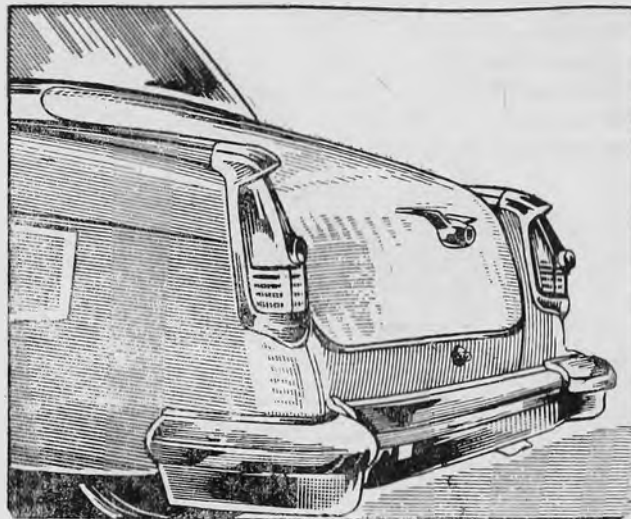
Для крепления молдингов и надписи «Волга» на верхней и боковой поверхности крыла пробиваются дополнительно 10 отверстий диаметром 5—6 мм.

Оформление задней части автомобиля изменено — установлены новые задние фонари, бампер, фонарь номерного знака, молдинги на крыльях (фиг. 14).

Фонарь номерного знака измененной формы устанавливается на том же месте.

Хромированные молдинги по верху задних крыльев, устанавливаемые только на автомобилях с дополнительной отделкой и на автомобилях, предназначенных для экспорта, выравнивают и удачно подчеркивают продольную линию автомобиля. Они крепятся

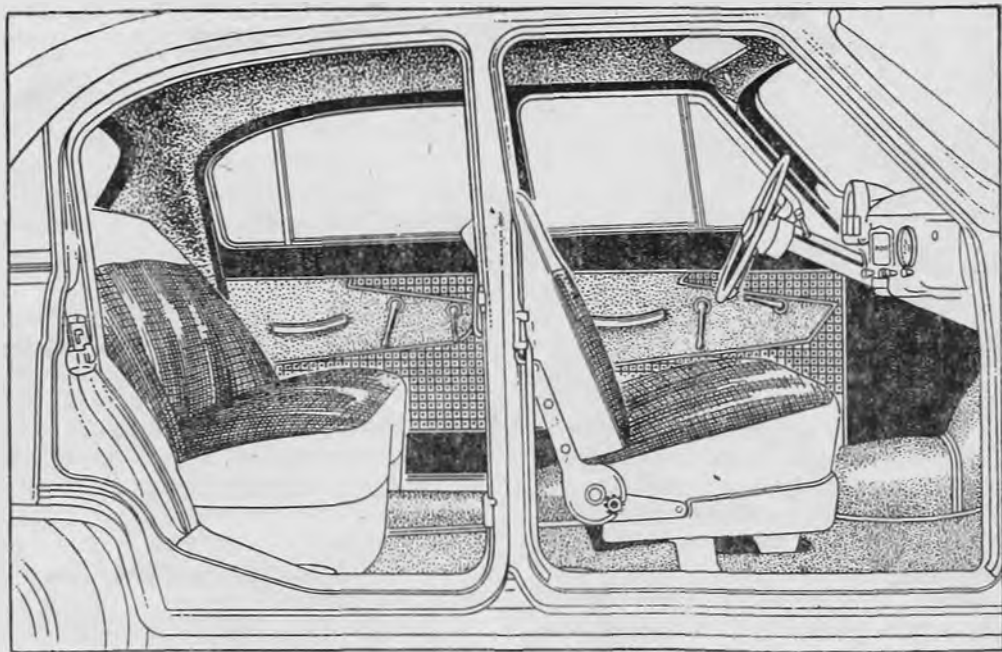
при помощи специальных вкладышей, устанавливаемых между крылом и панелью задка.



Фиг. 14. Оформление задней части автомобиля (новые задние фонари, бампер, фонарь номерного знака, молдинги на крыльях)

Нижний молдинг боковины изменен по форме, но место установки и крепление его полностью сохранены.

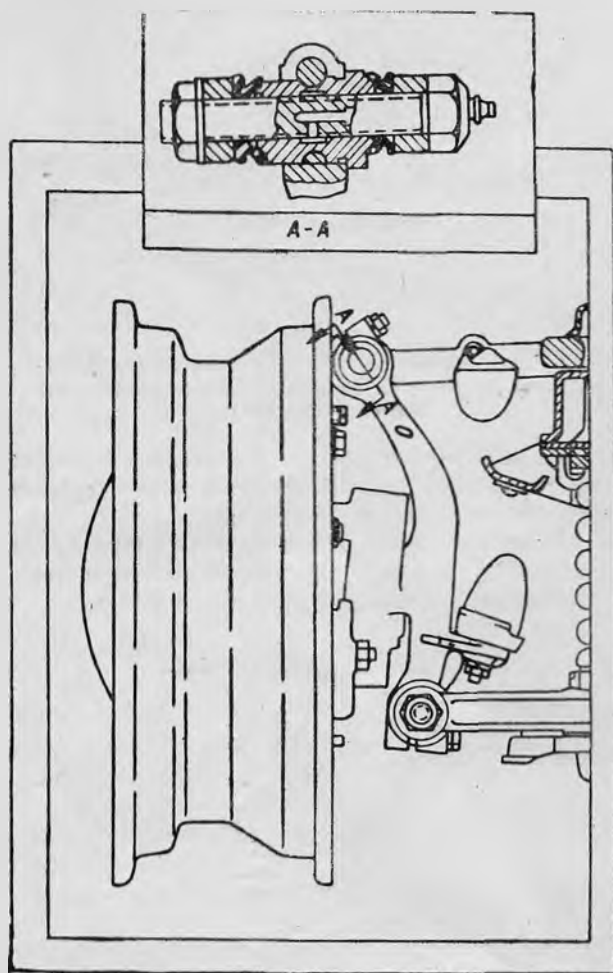
Внутреннее оформление кузова (фиг. 15) улучшено, так как применены новые обивочные материалы и фасоны обивки:



Фиг. 15. Внутреннее оформление кузова и новое переднее сиденье

Для обивки потолка применены материалы типа повинол, светлых тонов, сохраняющие продолжительное время хороший внешний вид и более гигиеничные (позволяют мыть и чистить обивку).

Обивка внутренних панелей дверей — комбинированная из улучшенных шерстяных тканей и кожзаменителей в сочетании с хромированными накладками.



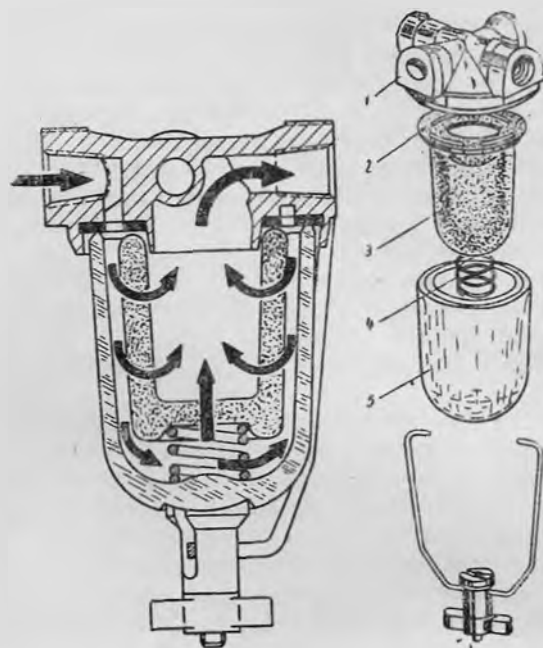
Фиг. 16. Верхняя разъемная втулка передней подвески

Переднее сиденье улучшенной формы с усовершенствованным механизмом регулирования и раскладки более удобно для посадки, чем у автомобилей ранних выпусков.

Передняя и задняя подвески модернизированы. Введены амортизаторы телескопического типа, шарнирные соединения рычагов передней подвески с уменьшенными рабочими зазорами, дополнительное регулирование развала колес в верхнем сочленении

рычагов, увеличивающее пределы регулировки на  $1^{\circ}20'$ . Повышена жесткость поперечины рамы, на которой монтируется передняя подвеска (фиг. 16).

Мощность двигателя повышена с 70 до 75 л. с. и с 80 до 85 л. с. (для экспорта).



Фиг. 17. Фильтр тонкой очистки топлива:  
1 — корпус; 2 — прокладка; 3 — фильтрующий элемент;  
4 — пружина; 5 — стакан

Введены некоторые усовершенствования в системе питания двигателя.

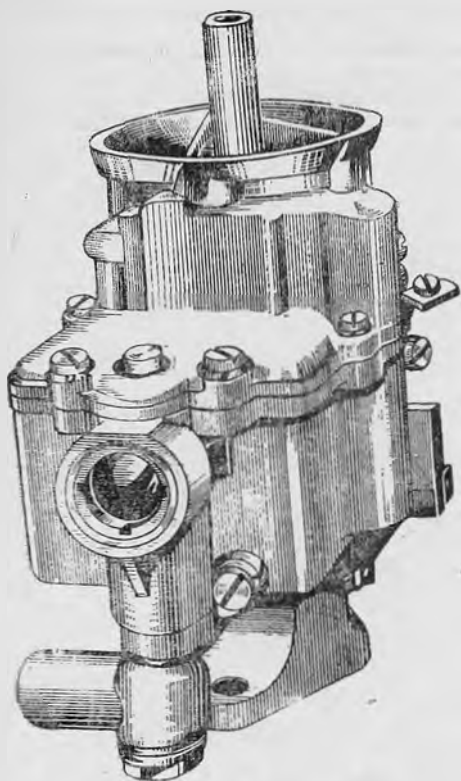
Открытая вентиляция картера снижает смолоотложения в смесительной камере карбюратора и улучшает отвод газов из картера двигателя.

В полость картера при открытой системе его вентиляции поступает чистый воздух непосредственно из-под капотного пространства через специальный воздушный фильтр, установленный на маслосливной горловине. Воздух и попадающие в картер газы отводятся в атмосферу через трубку, присоединенную к крышке коробки толкателей. Конец трубки выведен ниже двигателя в зону разрежения, получающуюся под автомобилем во время его движения.

Между бензиновым насосом и карбюратором включен дополнительный фильтр (фиг. 17) для тонкой очистки топлива, практически

A.154546.

исключающий перебои в работе двигателя из-за засорения жиклеров карбюратора.

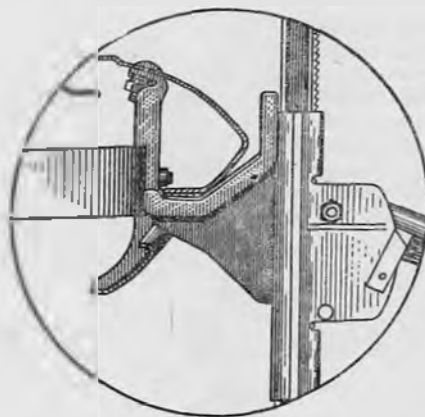


Фиг. 18. Карбюратор К-105

выпусков. Захват домкрата типа «Чайка» с резиновой накладкой устанавливают под нижнюю кромку бампера.

При подъеме передней части опорную площадку (захват) следует устанавливать в окне вплотную к внутренней стенке. Чтобы при подъеме захват не соскальзывал, на нижней полке бампера приварена специальная скобка (фиг. 19).

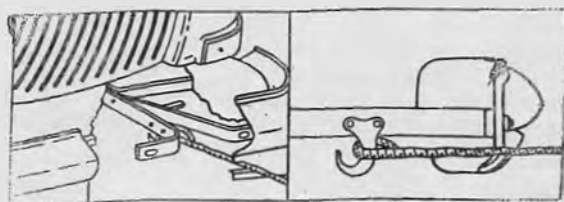
На модернизированном автомобиле устанавливают специальные буксирные крюки для удобного и надежного закрепления троса при буксировании (фиг. 20).



Фиг. 19. Установка домкрата

Устанавливаемый карбюратор К-105 (фиг. 18) повышает стабильность работы двигателя, более технологичен в изготовлении и прост в обслуживании.

Домкрат автомобиля усовершенствованной конструкции имеет рейку повышенной прочности и более надежный механизм, чем у домкратов автомобилей ранних



Фиг. 20. Приспособление для буксировки

**СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЕЙ „ВОЛГА“**

Параметры	Модели и время выпуска							
	М-21Г, М-21Б	М-21, М-21Е	М-21А	М21-В	М-21И	М-21Д	М-21К	М-21Л, М-21М
	С 1956— —1957 гг.	С 1958 г.	С 1957—1962 гг.	С 1957— —1959 гг.	С 1959— —1962 гг.	С 1957— —1959 гг.	С 1959— —1962 гг.	С 1962 г.
Габаритные размеры, мм:								
длина . . . . .	4830	4830	4830	4830	4770	4830	4770	4810
ширина . . . . .				1800				
высота . . . . .				1620				
База, мм . . . . .				2700				
Колея передних колес, мм				1410				
Колея задних колес, мм				1420				
Нижние точки автомоби- ля с полной нагрузкой при нормальном дав- лении в шинах, мм:								
поперечина незави- симой подвески				200				
труба глушителя	200			190				
картер заднего мо- ста . . . . .				190				
Наименьший радиус по- ворота по колею на- ружного колеса (не более), м . . . . .				6,3				
Углы въезда (с нагруз- кой), град:								
передний . . . . .				27				28
задний . . . . .				19				20
Вес, кг:								
автомобиля . . . . .	1400	1360	1360		1360			3150
снаряженного авто- мобиля . . . . .	1800	1460	1460		1460			1450
полный . . . . .	1825	1885	1885		1885			1875
передний осевой	905	905	905		905			900
задний осевой . . . . .	1020	980	980		980			975
Двигатель								
Модель . . . . .	ГАЗ-21Б	ГАЗ-21, ГАЗ-21Е	ГАЗ-21А		ГАЗ-21А, ГАЗ-21Д			ГАЗ-21А, ГАЗ-21Д
Тип . . . . .				Бензиновый четырехтактный карбюраторный				
Число цилиндров . . . . .			4					
Диаметр цилиндров, мм	88	92	92		92			92
Ход поршня, мм . . . . .	100	92	92		92			92
Рабочий объем, л . . . . .	2,42	2,445	2,445		2,445			2,445
Степень сжатия . . . . .	7	6,7; 7,5	6,6		6,7; 7,65; 7,15			6,7; 7,65; 7,15
Максимальная мощность, л. с. . . . .	65	70; 80	70		72; 80; 75			75; 85; 80
Число оборотов в минуту при максимальной мощности . . . . .	3800	4000	4000		4000			4000
Крутящий момент макси- мальный, кгм . . . . .	16	17; 18	17		17; 18; 17,5			17; 18; 17,5
Удельный (минималь- ный) расход топлива, г/л, л. с. . . . .	230	230—225	230—225		230—225			230—225

Параметры	Модели и время выпуска							
	М-21Г, М-21В	М-21, М-21Е	М-21А	М-21В	М-21И	М-21Д	М-21К	М-21Л, М-21М
	С 1956 — — 1957 гг.	С 1958 г.	С 1957—1962 гг.	С 1957 — — 1959 гг.	С 1959 — — 1962 гг.	С 1957 — — 1959 г.	С 1959 — — 1962 гг.	С 1962 г.
Порядок работы цилиндров . . . . .	1	2	—	—	4	—	3	205
Сухой вес двигателя, кг	250	225	205	—	—	205	—	—
Цилиндры . . . . .	Расположены в одном блоке вертикально в ряд							
Головка блока цилиндров . . . . .	Из алюминиевого сплава							
Поршни . . . . .	Алюминиевые с плоским днищем							
Поршневые кольца . . . . .	Два компрессионных (верхнее — хромированное и одно маслосъемное)							
Поршневые пальцы . . . . .	Плавающие							
Шатуны . . . . .	Двутаврового сечения, стальные кованые							
Коленчатый вал . . . . .	Четырехопорный				Пятиопорный			
Подшипники коленчатого вала:								
коренные . . . . .	Скользящие: вкладыши тонкостенные из биметаллической ленты (сталь-бabbит БТ)		Скользящие: вкладыши тонкостенные из биметаллической ленты (сталь — сплав СОС 6-6)					
шатунные . . . . .	Скользящие: вкладыши тонкостенные из биметаллической ленты (сталь-бabbит БТ)		Скользящие: вкладыши тонкостенные из биметаллической ленты (сталь — сплав СОС 6-6)					
Клапаны . . . . .	Нижние односторонние, расположены с правой стороны с наклоном к оси цилиндра		Верхние, расположены в головке блока, вертикально в один ряд					
Толкатели . . . . .	Трельчатые, регулируемые		Цилиндрические, стальные с торцом, наплавленным отбеленным чугуном					
Открытие впускного клапана . . . . .	19° до ВМТ	24° до ВМТ	24° до ВМТ	—			24° до ВМТ	24° до ВМТ
Заккрытие впускного клапана . . . . .	41° после НМТ	64° после НМТ	64° после НМТ	—			64° после НМТ	64° после НМТ
Открытие выпускного клапана . . . . .	57° до НМТ	50° до НМТ	50° до НМТ	—			50° до НМТ	58° до НМТ
Заккрытие выпускного клапана . . . . .	3° после ВМТ	22° после ВМТ	22° после ВМТ	—			22° после ВМТ	30° после ВМТ
Газопровод . . . . .	Расположен с правой стороны двигателя, впускной и выпускной трубопроводы отлиты отдельно		Расположен в центральной части впускного трубопровода; имеется устройство для подогрева горючей смеси, снабженное регулировочной заслонкой; регулировка степени подогрева автоматическая при помощи биметаллической пружины					
Система смазки . . . . .	Комбинированная под давлением и разбрызгиванием							



Параметры	Модели и время выпуска							
	М-21Г, М-21Б	М-21, М-21Е	М-21А	М-21В	М-21И	М-21Д	М-21К	М-21Л, М-21М
	С 1956 — — 1957 гг.	С 1958 г.	С 1957—1962 гг.	С 1957 — — 1959 гг.	С 1958 — — 1962 г.	С 1957 — — 1959 гг.	С 1959 — — 1962 гг.	С 1962 г.
Масляный насос	Шестеренчатый, односекционный Редукционный плунжерный клапан, расположен в переднем конце продольного масляного канала							
Масляные фильтры	Редукцион- ный штри- повый кла- пан, распо- ложен в крышке на- соса	Два: грубой очистки щелевой пластинчатый, включен последовательно: тонкой очистки со сменным фильтрующим элементом типа АСФО-2 или ДАСФО-2, установлен на ответвлении масляной магистрали						
Вентиляция картера	Принудительная с отсосом картерных газов во впускную систему двигателя							
Применяемое топливо	Автомобильный бензин с октановым числом 72 (для моделей М-21Е, М-21Д, М-21К, М-21М* бензин с октановым числом 80)							
Топливный бак	Один, установлен под полом багажника емкостью 60 л							
Топливные фильтры	Сетчатые фильтры в отстойнике бензинового насоса, в крышке поплавковой камеры карбюратора и на конце приемной трубы в бензобаке							
Карбюратор	К-22Ж	К-22И	К-22И	К-22И				К-22И или К-105
Воздушный фильтр	Инерционно-масляный с глушителем шума всасывания							
Система охлаждения	Жидкостная, закрытая с принудительной циркуляцией							
Радиатор	Трубчатый, трехрядный с гофрированными пластинами							
Термостат	ТС-4 жидкостный, установлен в патрубке головки блока цилиндров							
Водяной насос	Центробежный							
Вентилятор	Четырехлопастной, установлен на валу водяного насоса							
Жалюзи	Створчатые, управляемые из кабины водителя							
<b>Силовая передача</b>								
Сцепление	Однодиско- вое сухое с гидравли- ческим приводом выключе- ния	Однодисковое сухое с гидравлическим приводом выключения						
Коробка передач	Механичес- кая, с тре- мя переда- чами впе- ред и одной назад	Механическая, с тремя передачами вперед и одной назад						
Коробка передач	Гидротранс- форматор с автомати- ческой пла- нетарной коробкой передач							

\* Для этих моделей при двигателе со степенью сжатия 7,15 — бензин с октановым числом 76.

Параметры	Модели и время выпуска							
	М-21-Г, М-21Б	М-21, М-21Е	М-21А	М-21В	М-21И	М-21Д	М-21К	М-21Л, М-21М
	С 1956 — — 1957 гг.	С 1958 г.	С 1957—1962 гг.	С 1957 — — 1959 гг.	С 1958 — — 1962 гг.	С 1957 — — 1959 гг.	С 1959 — — 1962 гг.	С 1960 г.
Передаточные числа:								
первая передача	3,115	2,84	3,115			3,115		3,115
вторая передача	1,772	1,68	1,772			1,772		1,772
третья передача	1,0	1,0	1,0			1,0		1,0
задний ход	3,738	1,74	3,738			3,738		3,738
Карданная передача	Открытого типа. Имеет два вала и три кардана с игольчатыми подшипниками. Слабжена промежуточной опорой							
Главная передача	Конические шестерни со спиральным зубом							
Передаточное число	4,55	3,78	4,55			4,55		4,55
Ходовая часть								
Колеса	Штампованные, дисковые, размер обода 5К—15							
Шины:	Низкого давления							
размер	6,7—15	6,7 15	6,7—15			6,7—15		6,7—15
давление воздуха в шинах, кг/см <sup>2</sup>	1,7	1,7	1,7			1,7		1,7
Подвеска								
передняя	Независимая, на поперечных рычагах с витыми цилиндрическими пружинами, смонтированными на отъемной поперечине							
задняя	Рессоры листовые продольные, полуэллиптические							
Амортизаторы	Гидравлические, двустороннего действия Рычажные							
Телескопические								
Рулевое управление								
Рулевой механизм	Глобидальный червяк с двойным роликом							
Передаточное число	18,2							
Тормоза								
Рабочий	Колодочный, с ножным гидравлическим приводом на все колеса							
Стояночный	Центральный, барабанного типа							
Электрооборудование								
Номинальное напряжение системы	12 вольт							
Система проводки	Однопроводная, плюс соединен с „массой“							
Минус соединен с „массой“								
Генератор	Постоянного тока Г12 12 в, 13 А, мощностью 220 вт							
Реле-регулятор	РР-24. Состоит из реле обратного тока, ограничителя тока и регулятора напряжения							
Аккумуляторная батарея	6СТЭ-54-ЭМ							
Стартер	СТ21, мощностью 1,6 л. с. с включением и механическим перемещением шестерни по винтовым гильзам							
Распределитель зажигания	Р23-Б	Р-3Б	Р-3Б			Р-3Б		Р-3Б
	с центробежным и вакуумным регулятором и октан-корректором							

Параметры	Модели и время выпуска							
	М-21Г, М-21Б	М-21, М-21Е	М-21А	М-21В, М-21И, М-21Д, М-21К				М-21Л, М-21М
	С 1956 — — 1957 гг.	С 1958 г.	С 1957—1962 гг.	С 1957 — — 1959 гг.	С 1959 — — 1962 гг.	С 1957 — 1961 гг.	С 1959 — — 1962 гг.	С 1962 г.
Катушка зажигания			Б7					
Свечи зажигания	М12У с резьбой 18 мм		А14У — на двигателях со степенью сжатия — 6,6 и 6,7 А11У — на двигателях со степенью сжатия — 7,15 и 7,5. Резьба 14 мм					
Горящее сопротивление в цепи центрального провода	СЭ01							
Горящее сопротивление на свечах			СЭ-12А					
Включатель зажигания и стартера	ВК21	ВК21	ВК21	ВК21Б2				ВК21-К
Звуковые сигналы	С28 и С29	С28Д и С29Д	С28Е и С29Е Два: низкого и высокого тона; включены через реле Сигналы отличаются только длинами проводов конструкций кронштейнов. Все взаимозаменяемы					
Фары	ФГ21 (21-3711010)						ФГ21-Б1 (21-3711010-Б)	
Контрольная лампа включения указателей поворотов	А-22 одна	1 св установлена на щитке приборов с правой стороны, включается одновременно с указателем поворотов						
Прерыватель указателей поворота	РС-55	РС-55	РС-55 или РС-57				РС-57-Б	
Задние фонари	ФП25 (модель 1957 г.), ФП25 А (модель 1959 г.), ФП125 (модель 1962 г.) Два обеспечивают задний габаритный свет «стоп», белый свет при движении задним ходом и указывают направление поворота (двухнитевая лампочка 6×21 св и однонитевая 21 св)							
Подфарники	ПФ21 (модель 1957 г.), 21-3712011 левый, 21-3712010-Б правый (модель 1959 г.), 21-3712 левый, 21-3712 правый (модель 1962 г.) Два с двухнитевой лампой в 6 и 21 св для света стоянки и указателя поворотов							
Фонарь номерного знака	21-3717010 (для моделей 1957 и 1959 г.), 21Л-3717010 (для модели 1962 г.). Имеет одну лампочку 6 св							
Центральный переключатель света	П-38 имеет три положения рукоятки: освещение, выключено, включен свет для городской езды, включен свет для загородной езды							
Ножной переключатель света	П-39. Переключает дальний — ближний свет или подфарники — ближний свет в зависимости от положения рукоятки центрального переключателя							
Контрольная лампа включения дальнего света фар	А-22 одна, 1 св расположена на щитке приборов с левой стороны, включается одновременно с дальним светом фар							
Выключатель стоп-сигнала	ВК-12 гидравлический, включается стоп-сигнал при нажатии на педаль тормоза							
Лампы освещения щитка приборов	А-22. Четыре лампочки 1 св включаются центральными переключателями света с реостатом сопротивления							
Плафон	ПК4 один, 6 св включается при открытых, передней левой и задней правой дверях или отдельным выключателем							
Предохранители	ПР12-Е, блок плавких предохранителей защищает цепи питания звуковых сигналов прикуривателя, часов, приборной лампы, радиоприемника и электродвигателя отопителя световых указателей поворотов и света заднего хода ПР2-Б биметаллический кнопочный предохранитель, в цепи освещения (кроме переносной и подкапотной лампы)							

Параметры	Модели и время выпуска							
	М-21Г ш-21Б	М-21, М-21Е	М-21А	М-21В, М-21И, М-21Д, М-21К				М-21Л, М-21М
	С 1956 — — 1957 гг.	С 1958 г.	С 1957—1962 гг.	С 1957 — — 1960 гг.	С 1959 — — 1962 гг.	С 1957 — — 1959 гг.	С 1959 — — 1962 гг.	С 1962 г.
Штепсельная розетка переносной лампы . . .	Для включения переносной лампы, расположена под панелью приборов с левой стороны							
Подкапотная лампа . . .	С лампочкой 12 в 6 св							
Переключатель электродвигателя отопителя кузова . . . . .	П-42, имеет три положения: выключено, медленный и быстрый ход							
Электродвигатель вентилятора отопителя . . . . .	МЭ-218, мощность 25 вт							
Прикуриватель . . . . .	ПТ-4	ПТ-4	ПТ-4	ПТ-4 или ПТ-5				ПТ-5
	Включается нажатием на ручку.							
	При достижении необходимой температуры спирали прикуриватель автоматически выдвигается из обоймы и выключается							
<b>Контрольные приборы</b>								
Щиток приборов . . . . .	КП21-В, состоит из амперметра, указателей уровня бензина, давления масла, температуры воды, спидометра							
Указатель температуры воды в двигателе . . . . .	К24 В. Электрический импульсный, работает с датчиком ТМЗ, установленным в головке блока цилиндров							
Указатель давления масла . . . . .	УК25, электрический, импульсный, работает в комплекте с датчиком ММ9							
Указатель уровня бензина . . . . .	УБ29, электромагнитный, работает в комплекте с датчиком УБ29 реостатного типа, установлен в баке							
Спидометр . . . . .	СП26, со счетным механизмом							
Амперметр . . . . .	АП29, постоянного тока расположен в комбинации приборов							
Контрольная лампа температуры воды в радиаторе (зеленая) . . . . .	ПР20-Б, загорается при повышении температуры воды до 92—95°, расположена под правой частью комбинации приборов, работает в комплекте с датчиком ММ7, расположенным в радиаторе							
Контрольная лампа ручного тормоза (красная) . . . . .	ПД20-В, загорается при затянутом ручном тормозе, расположена под левой частью щитка приборов, работает в комплекте с выключателем							
Часы . . . . .	ВК-2-А	ВК-2-А	ВК-2-А	ВК-2-А, ВК-300-Б				ВК-300-Б
	АЧВ с электрической заводкой от аккумуляторной батареи, оснащены двумя лампочками 1 св, имеют в низу циферблата головку для перевода стрелок на гибком тросе							
<b>Кузов</b>								
Тип кузова . . . . .	Закрытый, четырехдверный, цельнометаллический, несущий, пятиместный (седан). Ветровое и заднее стекла — панорамные. Багажник в задней части кузова, ящик для мелких вещей в пакети приборов							
Оборудование кузова	Коврики, стеклоочиститель, зеркало, козырьки противосолнечные — 2 шт., прикуриватель, пепельница, отопитель кузова и обогреватель ветрового стекла							
Переднее сиденье . . . . .	Двухместное							
Спинка переднего сиденья . . . . .	Откидная Не откидная	Откидная	Не откидная	Откидная				Откидная
Заднее сиденье . . . . .	Трехместное							

Параметры	Модели и время выпуска						
	М-21Г, М-21Б	М-21, М-21Е	М-21А	М-21В, М-21И, М-21Д, М-21К			М-21Л, М-21М
	С 1956 — — 1957 гг.	С 1958 г.	С 1957—1962 гг.	С 1957 — — 1959 гг.	С 1959 — — 1962 г.	С 1957 — — 1959 гг.	С 1959 — — 1962 гг.
Обивка сиденья	Обивочные ткани						
	Автабим (кожзаме- питель)	Автабим (кожзаме- нитель)					
Отопление	Жидкостное, от системы охлаждения двигателя						
Вентиляция	Через воздушный заборник под ветровым стеклом и поворотные форточки передних дверей						
	А-9	А-9	—	А-9, А-12			А-12
Радиоприемник *	Двухдиапазонный, имеет пять фиксированных настроек.						
Антенна	Выдвижная на поворотном основании или подъемная с ручным управлением, расположена над ветровым стеклом						
Эксплуатацион- ные данные							
Максимальная скорость с полной нагрузкой на горизонтальном участке прямого и ровного шоссе, км/ч	120	131; 135	130	130; 135			130; 135
Контрольный расход топлива (летом) после пробега 2500 км на ровном шоссе с полной нагрузкой при постоянной скорости 40 — 50 км/ч, л/100 км	Не более 10	Не более 9	Не более 9	Не более 9			Не более 9
Путь торможения на сухом асфальтированном шоссе с полной нагрузкой со скорости 50 км/ч, м	16	16	16	16			16
З а п р а в о ч н ы е е м к о с т и							
Топливный бак, л			60				
Система смазки двигателя, л	4,6	6,2	6,2	6,2			6,2
Система охлаждения двигателя с отопителем, л	11,5	11,5	11,5	11,5			11,5
Картер коробки передач, л	0,8	0,8	0,8	0,8			0,8
Картер заднего моста, л	0,75	0,9	0,9	0,9			0,9
Картер рулевого механизма, л	0,25	0,25	0,25	0,25			0,25
Система централизованной смазки, л	0,6	0,6	0,6	—			—
Масляная ванна воздушного фильтра, л	0,3	0,3	0,3	0,3			0,3

\* На автомобиль-такси приемник не устанавливается.

Параметры	Модели и время выпуска						М-21Л, М-21М С 1962 г.	
	М-21Г, М-21Б	М-21, М-21Е	М-21А	М-21В, М-21И, М-21Д, М-21К				
	С 1956 — — 1957 гг.	С 1958 г.	С 1957—1962 гг.	С 1967 — — 1969 гг.	С 1969 — — 1962 гг.	С 1957 — 1969 гг.		С 1969 — — 1962 гг.
Амортизаторы передней подвески, л:								
рычажные . . . . .	0,235	0,235	0,235			0,235		
телескопические . . . . .							0,140	
Амортизаторы задней подвески, л:								
рычажные . . . . .	0,145	0,145	0,145			0,145		
телескопические . . . . .							0,230	
Система привода тормозов и сцепления, л . . . . .	0,7	0,7	0,7			0,7	0,7	
Передние ступицы, а . . . . .	120	120	150			150	150	
Основные данные для регулировки и контроля								
Зазор между коромыслом и клапаном на холодном двигателе (при 15—20°), мм:								
для впускных клапанов . . . . .	0,23	0,25—0,30	0,25—0,30			0,25—0,30	0,25—0,03	
для выпускных клапанов . . . . .	0,28	0,25—0,30	0,25—0,30			0,25—0,30	0,25—0,30	
Давление масла в двигателе, кг/см <sup>2</sup> . . . . .	2—4 на скорости 50 км/ч, в. на холостом ходу							
Зазор в прерывателе, мм . . . . .	0,35—0,45	0,35—0,45	0,35—0,45			0,35—0,45	0,35—0,45	
Зазор между электродами свечей, мм . . . . .	0,8—0,9	0,8—0,9	0,8—0,9			0,8—0,9	0,8—0,9	
Свободный ход педали сцепления, мм . . . . .	32—40	32—40	32—40			32—40	32—40	
Свободный ход педали тормоза, мм . . . . .	10—15	10—15	10—15			10—15	10—15	
Давление воздуха в шинах, кг/см <sup>2</sup> . . . . .	1,7	1,7	1,7			1,7	1,7	
Нормальный прогиб ремня вентилятора, мм . . . . .	10—15	10—15	10—15			10—15	10—15	
Нормальная температура охлаждающей жидкости, град . . . . .	75—85	75—85	75			75—85	75—85	