**03-398 "Волга" М-21А 4х2 4-дверный заднеприводный таксомотор на базе М-21И оборудованный двусторонней радиосвязью с диспетчерским пультом, мест 1+4, вес: снаряжённый 1.36 т, полный 1.885 т, ЗМЗ-21А 70 лс, 130 км/час, второе поколение, ГАЗ г. Горький, 1959-62 г.**



Видео: https:// /news/2018/02/11/kak-eto-bylo-leningradskoe-taksi?ysclid=lbou4so1w9395979905

https://vk.com/wall-131538429\_7582?ysclid=lmnd70ecc7681359490&z=video-47905870\_456239053%2F7d0a2eb6e922f8cf57%2Fpl\_post\_-131538429\_7608

На данный момент ни одной фотографии прототипа этой модели ленинградского радиофицированного такси не найдено. Зато есть фрагменты из ленинградской кинохроники 1961 г. на tvspb.ru именно с таким такси. Предположу, что небольшое количество фотографий такси с рациями объясняется не только их небольшой долей в таксопарках, но и тем, что они проводили гораздо меньше времени в ожидании пассажиров и, как следствие, меньше попадали в кадр.

В такси устанавливалась диспетчерская полудуплексная радиосвязь, а не радиотелефон, например, появившейся в 1960-е г. системы мобильной связи «Алтай». Как правило, радиофицировали машины, предназначенные исключительно для перевозок по городу. У них и план был повышен процентов на 10-15. Пассажир вместо того, чтобы ловить такси на улице или ожидать на специальной стоянке, мог вызвать автомобиль из дома по телефону через диспетчера прямо к указанному адресу.

Находясь пассажиром в такси, не раз был свидетелем, как проходила передача заказа по рации. Диспетчер вызывал на связь все радиофицированные машины сразу, называл район города или конкретный адрес, водитель или водители, которые находились рядом, отвечали диспетчеру, а он в свою очередь отдавал заказ одному из них.

Скорее всего, тогда использовался комплекс автомобильных и мотоциклетных УКВ радиостанций "Марс" с одной фиксированной частотой, разработанный для милиции в 1949 году. В начале 1960-х годов начали выпуск 3-канальных УКВ радиостанции 2-го поколения «Марс». Изготавливались они Оршанским приборостроительным заводом “Красный Октябрь” в Белоруссии. Комплекс предназначался для служебной связи в различных отраслях народного хозяйства, в том числе и в такси. Радиостанции Марс выполнялись на экономичных пальчиковых радиолампах. Дальность действия зависела от места и высоты установки стационарной антенны и расположения автомашины. В городских условиях обеспечивалась связь в радиусе 15-20 км.

*Из статьи Зеленый огонёк Ленинграда. Ч. 2.Авторы: В.В. Чапчаев, Ф.Г. Черноусов (СПб ГУП «Пассажиравтотранс»). tiap.ru.*

Решение о восстановлении в послевоенном Ленинграде таксомоторного сообщения было принято вскоре после победы – Постановлением Совета Народных Комиссаров СССР № 1798 от 18 июля 1945 года. 22 декабря в город поступили первые 25 трофейных автомобилей немецкой марки DKW F8 – малолитражные, 2-дверные, весьма неудобные для эксплуатации в такси. На улицы Ленинграда эти таксомоторы выехали 1 февраля 1946 года. За первые восемь месяцев работы в Таксомоторный парк поступило в общей сложности 217 автомобилей. Все они были трофейными, представителями марки DKW, моделей F7 и F8. Большинство нуждалось в ремонте, а многие целесообразнее было сразу разобрать на запчасти. В результате из всего числа автомашин на улицы города выехали немногим более ста. Машины окрашивались по единообразной схеме с нанесением обозначения «такси» по трафарету и дооборудовались счётчиками-таксометрами отечественного производства.

В начале 1949 года в Таксомоторном парке уже числилось около 350 автомобилей, работу которых обеспечивали в общей сложности более 800 человек. А весной в город поступила первая партия таксомоторов М-20 «Победа». На рубеже 1949-50 годов в таксомоторное хозяйство Ленинграда достигло 435-и автомобилей: более 250-и новеньких «Побед», 5 комфортабельных лимузинов ЗиС-110 и около 150-и стареньких DKW. К концу 1950 года удалось восстановить то количество автомобилей-такси, которое работало в Ленинграде накануне «Зимней (финской) войны» – порядка 500 машин. В течение следующего года парк был расширен еще более, чем на 100 таксомоторов.

1960-е годы стали периодом, когда таксомоторный транспорт прочно вошёл в быт ленинградцев. Такси использовалось и по необходимости, и для удобства. Увеличилась средняя дальность поездки, простой таксомотора в ожидании пассажира сократился, оживились ранее невостребованные стоянки. Новые районы сформировали новые пассажиропотоки, для их обслуживания в городе появились новые стоянки такси (в 1962 году их было 130, а в 1970 – уже 321), постоянно росло количество телефонных заказов. Их удовлетворение требовало от ленинградского таксомоторного транспорта большей оперативности. Так, **в конце 1961 года** **на улицы Северной столицы впервые выехали таксомоторы, оборудованные двусторонней радиосвязью с диспетчерским пультом исполнения заказов ЦДС.** С появлением радиофицированных таксомоторов объём исполняемых телефонных заказов увеличился более чем в 1,5 раза.

На этом этапе развития ленинградского таксомоторного транспорта его подвижной состав на 90% состоял из автомобилей ГАЗ-21 «Волга», остальные 10% составляли таксомоторы ЗиМ и новенькие «Москвич-407». Численность подвижного состава ленинградского таксомоторного транспорта к концу 1960-х годов составила порядка 4,5 тыс. автомобилей.

1970 год стал последним годом производства автомобиля-эпохи ГАЗ-21 «Волга». На смену ей пришла новая модель ГАЗ-24, унаследовавшая имя своей предшественницы. Тогда же, руководством ленинградского автотранспорта, был принят план обновления подвижного состава такси, в соответствии с которым полную замену «старой» «Волги» ГАЗ-21 на «новую» ГАЗ-24 предполагалось произвести в течение 5-и лет. Тогда же был утвержден образец отличительного знака такси, устанавливаемого на крыше, в виде светящегося плафона с шахматной полосой, который стал непременным атрибутом ленинградского такси в следующем десятилетии.

*По материалам Константина Андреева и Каталога-справочника Автомобили СССР «Автомобили «Волга», М. 1963 г..*

Первые таксомоторы с кузовом М-21 появились весной 1957 года. На раннем этапе это были машины ГАЗ М-21Б, созданные на базе переходной модели ГАЗ М-21Г с нижнеклапанным форсированным (мощность 65 л.с.) двигателем от «Победы» (ГАЗ М-20). Машины ГАЗ М-21Б, поступившие в Первый московский таксомоторный парк, были черного цвета, позднее их стали окрашивать в различные цвета — единого стандарта окраски для автомобилей такси в то время просто не существовало.

От обычных «Волг» таксомоторы отличались отделкой салона из более дешевых и практичных моющихся материалов (дерматин вместо велюра), а место штатного радиоприемника на панели приборов занял таксометр. Соответственно, у автомобилей такси отсутствовала антенна над ветровым стеклом — обязательный элемент «гражданских» машин.

Отличительными знаками автомобилей-такси в то время стали нанесенные по всему борту «шашечки» и светящийся «зеленый огонек» в верхнем правом углу ветрового стекла (по ходу движения машины). Горящий зеленый сигнал обозначал, что данная машина свободна, и по нему ее легко можно было заметить в плотном потоке автомобилей, а в вечернее время таксомоторы с горящим зеленым огоньком становились заметными издалека.

В 1958 г. на автомобиле «Волга» был установлен верхнеклаланный двигатель, гипоидный задний мост новой конструкции и введены некоторые усовершенствования в конструкции узлов. Автомобили выпускали следующих моделей: М-21В—общего назначения; М-21А—такси.

В 1959 г. автомобиль вновь модернизировали и номер основной модели М-21В изменился на М-21И. В результате модернизации автомобиля несколько обновлены его внешние формы и улучшено внутреннее оформление кузова. Введен ряд новых узлов и сделаны некоторые конструктивные изменения, улучшающие качество и комфортабельность автомобиля. Автомобили лишились выразительной фигурки оленя на капоте — ее заменила хромированная «капля». Номера моделей М-21 (с улучшенной отделкой и повышенной мощностью), М-21Е (с автоматической передачей) и М-21А (такси) остались без изменений.

Автомобили-такси ГA3 М-21А, выполненные на базе машин ГАЗ М-21И, так называемой «второй серии», находились в производстве по 1962 год.

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. Выпускались модели: М-21Л — общего назначения (базовая модель); М-21М — экспортный вариант; М-21Т — такси. В 1962 году все модификации «Волги» оснащались мощным 75-сильным мотором. В этом же году таксопарки покинули последние «Победы», и «Волга» стала «монопольной» маркой легковых такси.

В 1963 году на автомобилях-такси установили раздельные передние сиденья, с тем расчетом, что пассажирское сиденье можно сложить и при необходимости перевести дополнительный багаж, не поместившийся в багажник. Такое «улучшение» было вызвано тем, что такси целенаправленно вызывали для поездок на вокзалы, в аэропорты и для перевозки вещей, поэтому емкости штатного багажника было явно недостаточно. А автомобили «Волга» с кузовом «универсал» в таксомоторную службу тогда не поставлялись.

С 1965 года стали выпускаться модернизированные автомобили ГАЗ-21Р. 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.