

# Дитя «Железного

ГАЗ-24, 1968 г.



Первая 24-я, вставшая на конвейер через два года после премьеры: царство хрома, зеркала на крыльях

ГАЗ-24,  
1975 г.



Появились «кльки», личинки замков «переехали» в дверные ручки, стала мягкой панель приборов

ГАЗ-3102, 1982 г.



Самая «номенклатурная» «Волга» с измененными салоном, носом и кормой. Выпускается и по сей день



ГАЗ-24М,  
1985 г.

Хром на радиаторной решетке уступил место пластмассе, габариты переместились в фары

ГАЗ-24-10, 1986 г.



Пострестайлинговая версия: ручки «утонули» в дверях, кардинально изменился салон

ГАЗ-31029, 1992 г.



Быстро ржавеющее дитя перестройки: кузов от ГАЗ-3102 с измененным «лицом», салон — от ГАЗ-2410

ГАЗ-3110, 1997 г.



Модернизированная «Волга» с новым салоном чуть позже получила интегрированные в кузов бамперы

ГАЗ-31105, 2004 г.



Самое последнее, многострадальное, издание «Волги». Фары «а-ля» несостоявшаяся ГАЗ-3111

Она периодически менялась, но это давно уже не спасает ее от старости. Немолоды и ее поклонники. Несмотря ни на что, она продолжает жить там, где еще нужна людям, — Россия с ее дорогами вполне заслужила такой автомобиль, как «Волга»...



## Наша или нет?

Чему отдать предпочтение — новому отечественному автомобилю или поддержанной иномарке? Однозначный ответ на этот вопрос дать нельзя, ведь здесь многое зависит от того, как предполагается эксплуатировать автомобиль, где его обслуживать, на какой срок он покупается и т.п. Однако те времена, когда можно было купить приличную иномарку среднего класса по цене новых «Жигулей»



и «Волг», прошли. Конечно, внешне дешевая иномарка может выглядеть на «все сто» и даже несколько тысяч километров пробега не ломаться, но затем неисправности начинают сыпаться как из рога изобилия. В том случае, если ремонт своими силами не представляется возможным, надо быть готовым к регулярным затратам. Что касается сервисов, то с этим тоже сейчас все не очень здорово (количество машин растет на глазах, а хорошие сервисы из пустоты не появляются). К тому же с машиной старше четырех-пяти лет посещать официальные станции весьма накладно. Поэтому лучше обращаться в специализирующиеся на данной марке недилерские техстанции. А вот услуги гаражных «мастеров на все руки» частенько в итоге обходится очень дорого. Не зная специфики, они запросто могут «напортчить». Покупая же новое отечественное, стоит учитывать, что качество сборки и запчастей сейчас несколько выше, нежели пару-тройку лет назад, и если сразу после приобретения тщательно проверить состояние всех узлов и агрегатов на предмет наличия смазки, затяжки болтов и т.п., то среднестатистический «наш» свежий автомобиль требует ремонта не чаще (а то и реже), нежели поддержанная иномарка «с пробегом».

# «Волга занавеса»

За три с половиной десятилетия, несмотря на массу всевозможных рестайлингов, инструкция этого автомобиля по сути остается прежней. Поэтому мы не будем расчленять ГАЗ-24 и -ЗИОпокодептам и расскажем обо всем семействе в целом.

## Семиместный рай

Нацель производилась в огромном количестве модификаций, и иногда их члпектация зависела от наличия на складе тех или иных узлов, как то редко можно встретить различные гибриды. Особки это касается автомобилей, выпущенных в 1984—1986-м, а также 1985—1997 годах. Все это обожняет поиски запчастей, которые далеко не

всегда взаимодополняемы. «Волга» предлагалась в двух типах кузова: четырехдверный седан и пятидверный универсал. Кстати, универсал — единственный отечественный легковой автомобиль, который может вместить семь человек (УАЗы не в счет). В его багажввхе для этой цели имеются два дополнительных складных сиденья. Также на базе универсала предлагались и санитарные версии. Вот только огромный салон долго прогревается в морозы, а печка отличается шумной работой (впрочем, ло справедливо и в отношении седана), заднее стекло (за исключением свежих экземпляров) не имеет обогрева, а также стеклоочистителя.

поэтому в холодную или влажную погоду пользоваться можно лишь наружными зеркалами — прямо как на грузовике.

Кузовное железо не очень хорошо сопротивляется коррозии, а качество покраски оставляет желать лучшего, к тому же в некоторые годы (главным образом это случилось во время выпуска ГАЗ-31029) многие экземпляры вообще не грунтовались, и краску наносили прямо на металл. В любом случае ржавчина на этом авто не заставит себя долго ждать — на месте скола быстро появляется «рыжая чума». По большому счету «Волга» ржавеет снизу, хотя при регулярной антикоррозийной обработке, в т. ч. и скрытых полостей, кузов авто-

мобиля способен служить долго.

## Проще - лучше

На модели устанавливали несколько бензиновых четырехцилиндровых двигателей: сначала это был ЗМЗ-24 2,4 л (85-98 л.с. в зависимости от октанового числа потребляемого бензина), позднее появился 100-сильный двигатель ЗМЗ-402 и сю модификации (например, для такси он был дефорсирован до 90 л.с. и штатно потреблял 76-й бензин). Ну а самый свежий двигатель (применяемый с середины 90-х годов) — 16-клапанный ЗМЗ-406 (и модификации) 2,3 л (131 л.с.). Также на незначительное чисто

Пожалуйста, проверните страницу ы-



## «Волга»

Первая «Волга», ГАЗ-21, появилась в свое время и в свое время ушла, оставшись навеки автомобилем, заслужившим всеобщее уважение. «Волга» ГАЗ-24 появилась тоже в свое время. Когда она превратилась в ГАЗ-31029, затем в ГАЗ-3110 и недавно в ГАЗ-31105, время было уже не ее. Да, она до сих пор жива, и кто-то до сих пор ее любит. Но это уже не совсем та жизнь... И не совсем та любовь...



Самый «родной» двигатель «Волги» с ломовым моментом на «низах» — 3МЗ-402



Более современный, но очень капризный 2,3-литровый мотор 3МЗ-406



Дизель объемом 2,1 л и мощностью 114 л.с. выпускался по лицензии >Steyer»

Лидер по ненадежности — 406-й мотор. Постоянные проблемы с системой натяжения цепи, выход из строя датчиков, недолговечные гидрокompенсаторы, течи системы охлаждения и привычка «сопливиться» маслом — и это еще далеко не полный список

Гидроусилитель руля по праву считается одним из самых проблемных узлов. Нередки всевозможные течи, а также поломки насоса. Правда, у свежих экземпляров он стал заметно надежнее



Подвеска «Волги» обеспечивает потрясающую плавность хода, зато управляемость оставляет желать лучшего. Сзади стоят рессоры, там практически нечему ломаться. Передняя подвеска тоже живет долго, только ее надо каждые 5000 км шприцевать (закладывать смазку). Лишь в 2003 году легендарные шкворни канули в прошлое, и появились шаровые опоры

машин устанавливали 3МЗ-405, двигатели от «Toyota» мощностью от 130 до 205 л.с. и дизели ГАЗ-560 (выпускаемые по лицензии «Steyr») — А для спецслужб существовали модификации ГАЗ-24-34 и ГАЗ-31011 с мотором V8 объемом 4,3 л и автоматической трансмиссией от «Чайки» ГАЗ-14.

В системе питания у 24-х и 402-х моторов применены карбюраторы — простые, но от старости

становящиеся капризными и плохо поддающимися регулировке. На 406-х моторах стоит инжектор (минимальными партиями выпускались и 31-е «Волги» с карбюраторными 406-ми — на экспорт в «третьи» страны).

Что касается двух первых моторов, то это очень древние по конструкции агрегаты с распределом в блоке цилиндров и штанговым приводом клапанов, отличающиеся «ло-

мовым» крутящим моментом. Они очень любят кушать бензин и масло, но вместе с тем более чем ремонтнопригодны, не требуют высокой квалификации механика, а при необходимости их можно отремонтировать «на коленке». Правда, хорошей динамики ждать от них не стоит.

### Врожденный порок

406-й — это отдельный разговор. Начнем с того,

что в системе привода ГРМ применена цепь (у старых моторов распределвал приводился шестернями), и система ее натяжения решена крайне неудачно: быстро изнашиваются башмаки, а иногда и ломаются болты их крепления. Кроме того, тепловые зазоры в клапанном механизме регулируются гидрокompенсаторами, которые недолговечны, особенно при использовании некачественного масла. В системе питания с завидной регулярностью выходят из строя различные датчики, а иногда и блок управления двигателем (особенно у машин старше пяти лет, где его конструкция была не очень хорошо защищена от влаги). Не отличается надежностью бензона-

сос. К тому же до недавнего времени найти запчасти и отремонтировать этот мотор в провинции было весьма проблематично.

Что касается ресурса, то, если повезет, двигатели и 150 тыс. км ходят без капитального ремонта, но нередко замена колеи ИЛИ даже вкладышей может потребоваться и через 50 тыс. км пробега.

Моторы склонны к перегреву из-за течей в системе охлаждения (шланги, патрубки, хомуты, радиатор печки), хотя «кипячение» переносится ими сравнительно легко. Также они любят «сопливиться» маслом (помимо сальников и прокладок, существует фирменное место — краник масляного радиатора). А еще на



Эволюция задних фонарей «Волги»: маленькие, вертикальные, подчеркивающие большую ширину у 24-й, простые горизонтальные у 3102 и 31029 и осовремененные у 3110

Кузовное железо хорошей коррозионной стойкостью не отличается, поэтому владельцы вынуждены чуть ли не каждый год обрабатывать автомобиль антикором



Торпеда первой 24-й со спидометром «аки градусник». За ненадежностью его сменили на стрелочный



Передняя панель ГАЗ-24-IQ и ГАЗ-31029 была сделана из дешевой жесткой пластмассы и гремела



Уже вполне «доделанная» панель 31105 отличается от 3110 лишь отдельными деталями



Комбинация с отдельными глубокими колодцами — удел моделей 2410, 3102 и 31029. Тахометра еще нет



Приборный щиток 3110 вполне вписывается в представления о современном автомобиле



Причина поломок коробок передач — как правило, некачественно изготовленные подшипники или дефектные валы



Ступицу руля 3110 называют «куриной тушкой». Замок зажигания от ВАЗ-2108 — под рулевой колонкой



Руль от 3111 прижился на 31105, замок наконец-то встал на свое место по правому боку колонки



Ранее прямой рычаг КП на ГАЗ-3110 изогнули, чтобы хоть как-то приблизить его набалдашник к водителю — тан эргономичнее



Запаска живет в багажнике начиная с модели 24-10. Проем увеличился только у ГАЗ-3110

Задняя часть салона по пропорциям и простору все та же, что и у самой первой 24-й. Менялась лишь форма сидений



Они быстро кончаются, резины приводных агрегатов — вероятно, из-за острых кромок литья на шквивах и (или) несоосности. Навесное оборудование также недолговечно: генератор и помпа нередко не пережигают и 50-тысячный рубеж.

### Как Бог на душу...

Коробки передач устанавливались сначала четырехступенчатые, а позже — пятиступенчатые. Их поломки — явление не редкое.

У машин моложе 10 лет можно встретить гидроусилитель рулевого управления. Этот узел довольно проблемный, и, помимо течей, в нем возможны различные по-

...шпуста, переверните страницу ▶

Самый первый универсал ГАЗ-2402, появившийся в 1972 году



Корму оставили от старого универсала, а передок взяли от модели 31029. Так родился «сарай» ГАЗ-31022

ломки. У свежих экземпляров гидроусилитель интегрирован в рулевое управление, а его надежность несколько выше. Но в любом случае руль крайне неинформативен, гидроусилитель работает с запаздыванием, и нередко случаи, что он усиливает только в одном направлении (например, только при правых поворотах). Текущие цилиндры сцепления тоже считаются нормальным явлением.

### Любитель шприца

Спереди у автомобиля применена независимая

рычажно-пружинная полнесска. Ее несколько раз модифицировали, например, изменяли угол наклона шкворней. Сзади же подвеска и вовсе архаичная — рессорная. Особенно стоит отметить, что раз в 5 тыс. км пробега ходовую часть необходимо шприцевать (закладывать смазку). У машин 2003 года в передней подвеске наконец-то появились шаровые опоры, и легендарное ритуальное шприцевание «Волги» осталось в прошлом. В задней же в прошлом году добавился стабилизатор поперечной устойчивости.

Даже на разбитых дорогах «Волга» отличается хорошей плавностью хода. Однако у этой медали есть и оборотная сторона — автомобиль плохо держит дорогу, склонен к раскачке, кренится в поворотах и даже при небольшом износе некоторых элементов рулевого управления и ходовой части может «плавать» — его постоянно приходится «ловить» рулем. К тому же тормозит он несколько с ленцой даже с передними дисковыми тормозами, а с полностью барабанными тормозными механизмами все проис-

ходит еще дольше. Добиться же равномерного «схватывания» всех колес и вовсе проблематично.

Сначала применялся задний мост разрезного типа. В нем нередко из-за особенностей конструкции нарушался зазор в главной паре редуктора, отрегулировать который непросто. Позже стали устанавливать куда более надежные неразрезные мосты.

### Атипичное

В общем, приобретать этот автомобиль, наверное, стоит тем, кто готов сам периодически «зака-

тывать рукава» и разбираться с причиной или иной неисправности. В противном случае эксплуатационные расходы и время, потраченное на поездки по сервисам, могут быть весьма значительными, и это несмотря на относительно невысокую стоимость запчастей и ремонта. Ведь качество как запчастей, так и сборки этих автомобилей никак нельзя назвать стабильным, и поэтому один экземпляр исправно «намазывается» десятки тысяч, а другой не слезает с подъемника. Но даже самый удачный и ухоженный ав-

Самый современный вариант «Волги», ГАЗ-31105, избавился от шкворней в передней подвеске, получил стабилизатор в задней, новый передок с фарами на манер умершей, не успев толком родиться, ГАЗ-3111 (форма та же, но поворотники интегрированные), и другие, более эргономичные дверные ручки. Небольшие изменения произошли и в интерьере



Сильно осовремененные по сравнению с предшественниками задние фонари ГАЗ-3110 могут быть разными в зависимости от производителя сектора огней заднего хода и указателей поворота — либо затемненными, либо светлыми



# История модели

Дебют ГАЗ-24 «Волга» состоялся в 1968 году, однако массовое производство началось два года спустя. В 1972-м с конвейера начали сходить универсалы ГАЗ-2402. Базовый ГАЗ-24 комплектовался 2.4-литровым двигателем мощностью 98 л.с. а на такси ГАЗ-2401 и ГАЗ-2404 (универсал) устанавливался дефорсированный до 85 л.с. вариант этого же мотора. В 1975 году салон машины был модернизирован, и вместо трех посадочных мест там осталось два, что было связано с установкой ремней безопасности.

В 1986-м «двадцатьчетверка» была подвергнута косметической модернизации (пластиковая решетка радиатора, дверные стекла без форточек, иные дверные ручки, новая приборная панель). В результате базовый вариант получил новое обозначение ГАЗ-2410 и начал оснащаться 100-сильным двигателем ЗМЗ-402 (на такси — мощностью 95 л.с. а с заводской газобаллонной аппаратурой он выдавал 85 л.с.). Параллельно с этими модификациями с 1982 года небольшими партиями начала выпускаться модель 3102, имевшая другие внешность и салон.

Производство ГАЗ-2410 продолжалось до 1992 года, когда он был заменен на версию ГАЗ-31029, модернизация затронула капот, передние крылья, светотехнику и бамперы, а задняя часть кузова с небольшими изменениями была заимствована у ГАЗ-3102. С 1996-го на некоторые версии начал устанавливаться новый двигатель ЗМЗ-406. пятиступенчатая коробка передач, гидроусилитель руля и неразрезной задний мост.

В 1997 году прошла еще одна, и теперь довольно серьезная, модернизация «Волги» — начались продажи ГАЗ-3110. В этом году на конвейер встала новая, в очередной раз рестайлинговая версия «Волги», получившая обозначение ГАЗ-31105 и отличающаяся новым передком, светотехникой, деталями интерьера и более современной подвеской.



«Волга» ГАЗ-21, уступившая в 1970-м конвейеру ГАЗ-2

«Волга» ГАЗ-3111, которой прочили роль преемницы ГАЗ-3110, так и не пошла в массовое производство



ГАЗ-310221 — универсал на базе ГАЗ-3110. Корма все та же — от 2402

омобиль может огорчить етипичной поломкой, (апример, у автора этих трок но йремя дальней оездки сломалась ручка ереключсния передач, орошо хоть остался торать маленький шпенек. л который можно было мшииться пассажижами.

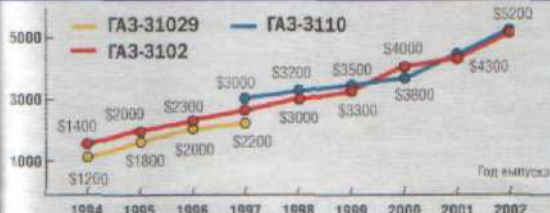
И все же у Волги есть остоинства: иена, грузо-оъемность, иместитель-юсть. Но при почти мя-иметровой длине места а alone могло бы быть и обольше. По сравнению 24-й моделью эргономика ГАЗ-3110 существенно илучилась — интерьер вменился радикально.

Кстати, в нем появились регулировка высоты и наклон полусек передних сидений. Правда, это осуществляется с помощью... винтов, расположенных пол сиденьем.

Впрочем, говорить об этом автомобиле можно очень долго, все-таки сотни тысяч экземпляров бегают по нашим дорогам, и многие из них доставляют своим владельцам массу положительных эмоций. Правда, среди поклонников «Волги» практически нет молодых, ее «целевая аудитория» — преимущественно люди преклонного возраста. «Волга» по-

жинает лавры, завоеванные во времена, когда она была лучшим автомобилем за глухой стеной «железного занавеса», ибо многие свято верят в ее исключительность до сих пор. Людей же, смотрящих на автомобиль менее предвзято, становится все сложнее подкупить словами, начерпанными на официальном сайте Горьковского автозавода: «Автомобиль «Волга» всегда отличался строгостью форм, основательностью и величием. Он и сегодня является воплощением достоинства и престижа». •

## Стоимость подержанных автомобилей



## Итог «Волга»

- плавность хода
- доступная цена
- вместительность
- низкое качество запчастей
- проблемы 406-го мотора
- плохая управляемость

## «Волга» ГАЗ-24/24-10/3102/31029/3110/31105

Тип кузова	седан, унив. (ГАЗ-24)	седан, унив. (ГАЗ-24-10)	седан, унив. (ГАЗ-24-10)	седан, унив. (ГАЗ-3110)	седан, унив. (ГАЗ-3110)
Длина, мм	4735, 4760	4735, 4760	4735, 4760	4870, 4880	4870, 4880
Ширина, мм	1800	1800	1800	1800	1800
Высота, мм	1490, 1540	1490, 1540	1490, 1540	1422, 1500	1422, 1500
Колесная база, мм	2800	2800	2800	2700	2700
Тип двигателя	R4, бенз.	R4, бенз.	R4, бенз.	R4, бенз.	R4, турбодизель
Рабочий объем, см³	2445	2445	2445	2287	2134
Мощн., л.с. при об/мин	98/4500	90/4000	100/4500	131/5200	114/4300
Крут. момент, Нм при об/мин	172/2400	167/2400	182/2400	188/4000	255/1800
Трансмиссия	4-ст. мех.	5-ст. мех.	5-ст. мех.	5-ст. мех.	5-ст. мех.
Макс. скорость, км/ч	145	140	147	163	170
Расх. топл. трасса/город, л	9,3/15	9,3/15	10,2/15,5	11,7/12	7/9
Тип привода	задний	задний	задний	задний	задний
Снаряженная масса, кг	1400, 1550	1400, 1550	1400, 1540	1400, 1540	1400, 1540
Объем багажника, л	500, 465/1510	500, 465/1510	500, 465/1510	500, 465/1510	500, 465/1510