

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА  
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.



# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 41



## «ВОЛГА» М-21

МАРШАЛЬСКАЯ ЗВЕЗДА  
ВЕРНИТЕ «МЕХАНИКУ»!  
ЗАКАТ ДЕТРОЙТСКОГО БАРОККО

DeAGOSTINI





«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №41, 2010

#### РОССИЯ

**Издатель, учредитель, редакция:**  
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
(письма читателей по данному  
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис  
Финансовый директор: Н. Василенко  
Коммерческий директор: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина  
Менеджер по продукту: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ  
в Федеральной службе по надзору  
в сфере массовых коммуникаций,  
связи и охраны культурного наследия  
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

#### УКРАИНА

**Издатель и учредитель:**  
ООО «Де Агостини Паблишинг»  
01032, Украина, г. Киев,  
ул. Саксаганского, 119  
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:  
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»  
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей Украины:  
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной регистра-  
ции печатного СМИ Министерства юстиции  
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

#### КАЗАХСТАН

**Распространение:**  
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»  
www.deagostini.ru

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь  
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,  
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:  
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,  
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

**Отпечатано в типографии:**  
Deaprinting Officine Grafiche  
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,  
28100, Novara, Italy.  
Тираж: 160 000 экз.  
Рекомендуемая цена: 250 руб.,  
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X  
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право  
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

Издатель оставляет за собой право  
изменять последовательность выпусков  
и их содержание, а также  
приложения к выпускам.

#### Иллюстрации предоставлены:

- Обложка: ООО «Де Агостини»;
  - 2: ООО «Де Агостини»;
  - 3, 4: частная коллекция  
Ивана Падерина;
  - 5: (низ) частная коллекция  
Ивана Падерина;
  - 5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
  - 6: (верх., все) © киноконцерн «Мосфильм»;
  - 6: (центр) частная коллекция  
Ивана Падерина;
  - 7: (центр) частная коллекция  
Ивана Падерина;
  - 7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
  - 8/13: ООО «Де Агостини»;
  - 15: (все) частная коллекция  
Ивана Падерина;
- последняя обложка: ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:  
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля  
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Текст: Иван Падерин**

**Издатель благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска  
Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль «Волга» М-21  
любезно предоставлен  
Забненковым Василием Сергеевичем  
(г. Москва)**

Дата выхода в России 31.08.2010







**В 1956 году в линейке ГАЗа внепланово появилась модель «Волги» с нехарактерной для горьковских автомобилей внешностью, которую позже станут называть «первым выпуском». На обложке ГАЗ М-21 в круглом медальоне красовалась большая пятиконечная звезда. Сегодня «Волга» со звездой — один из самых редких и ценных автомобилей семейства ГАЗ-21.**

### Под угрозой срыва

В 1955 году сразу после государственных испытаний «Волга» М-21 обрела новое «лицо»: крупные горизонтальные хромированные брусья и круглый медальон с пятиконечной звездой должны были удовлетворить эстетические потребности председателя Госкомиссии по приемке новых автомобилей, министра обороны СССР Георгия Константиновича Жукова, который во всем хотел видеть натиск, готовность идти на прорыв. С июля по октябрь 1955 года были «перелицованы» три из четырех существовавших на тот момент прототипов «Волги». О судьбе самого первого экземпляра М-21 известно только то, что он получил сильный удар в бок и был досрочно «списан на берег». Второй и третий прототипы уходили на новые ресурсные испытания: им предстояло «изнашиваться до полного изнеможения» за заранее разработанной программе. Четвертому прототипу досталась куда более приятная роль: он был откомандирован в Вологодскую область на Муромский радиозавод для контрольной отладки нового радиоприемника А-18.

Газеты писали о запланированном на 1956 год начале серийного выпуска М-21, фотографии новой модели уже появились в популярных журналах, а предприятие тем временем перевели в авральный режим: у автомобиля не было ни собственного двигателя (новый верхнеклапанный еще не освоен), ни бесшумного заднего моста с гипоидной передачей, ни декстрона (нефтехимики не успели наладить производство специального масла для коробок-автоматов). Одним словом, на крупнейшем в СССР автозаводе технический коллапс: есть новая шикарная машина, но ехать она не может. К лету 1956 года наконец-то были собраны два первых предсерийных образца. С них и начался отсчет: всего будет выпущено 639 478 «Волг» «двадцать первого» семейства. В отличие от прототипов кузовные панели предсерийных образцов были изготовлены большей частью уже не «на коленке», а промышленной штамповкой. Один из них честно отстоял лето и осень под куполом павильона «Машиностроение» на ВДНХ, второй присоединился к ресурсным испытаниям ранних образцов.

Между тем на ГАЗе понимали всю важность и ответственность момента: в канун 40-летнего юбилея Великого Октября срывается выпуск самой ожидаемой модели, а это значит, что номенклатурные работники, герои-орденоносцы и прочие «видные деятели» Страны Советов останутся без современной, динамичной, элегантной машины. Оргвыводы напрашиваются сами собой. Но руководство завода все-таки находит выход из создавшегося положения. 10 октября 1956 года с конвейера, по которому в привычном темпе плывут «Победы», сходят три новые, блестящие лазерной эмалью «Волги», и завод формально отчитывается о начале серийного выпуска модели в назначенный срок. Все три машины поступают в гараж обкома КПСС и Совнаркома Горьковской области для опытной эксплуатации. Первый секретарь Горьковского обкома Николай Игнатов рапортует наверх о новом предмете гордости партийного гаража, города и целого региона автомобиле «Волга» М-21. На этом выпуск новой модели... прерывается. Правда, всего на три месяца.



Прототип «Волги» 1955 года, «перелицованный» в срочном порядке «под звезду»





Предсерийный образец 1956 года

### «Волгопобеда»

Если две первые экспериментальные «Волги» 1956 года являлись, по сути, эталонными образцами и оснащались 70-сильным верхнеклапанным мотором и автоматической трансмиссией, то следующие три

такси. От «Волги» в ней, по большому счету, были только кузов и салон, а в остальном автомобиль оставался «Победой», прекрасно приспособленной к ремонту и обслуживанию на периферии. За таксомотором с нижнеклапанным двигателем был закреп-

двигателе, расточенном до 2,43 л и форсированном с 52 до 65 л. с. Этот мотор был разработан в первую очередь для экспортных версий вездехода ГАЗ-69 и легких грузовиков Ульяновского автозавода и в последнюю для «Победы» и полноприводного М-72. «Волги» М-21Г с нижнеклапанным двигателем выпускались до июля 1957 года, пока вместе с новым мотором серийно не пришла и новая основная модель М-21В. Такси М-21Б держалось на конвейере до конца 1958 года: таксопаркам удобно было работать с техникой, максимально унифицированной с М-20.

### Одна на пятьдесят

В июне 1957 года к открытию в Москве Всемирного фестиваля молодежи и студентов начался выпуск М-21 со штатным верхнеклапанным двигателем. При рабочем объеме 2,445 л на бензине А-70 он развивал 70 л. с., то есть на 40% превосходил по мощности «Победу». На экспорт шла версия с 80-сильным мотором с увеличенной степенью сжатия.

## Яркая внешность «звездной» «Волги» М-21 стала залогом высокой коллекционной стоимости автомобиля

представляли собой модель «переходного периода». Из-за отсутствия необходимых агрегатов и материалов они были оснащены двигателем увеличенного объема и «косозубым» задним мостом от «Победы», а также механической коробкой, мало чем отличавшейся от КПП той же «Победы». В таком «агрегатном состоянии» машина готовилась ГАЗом для работы в качестве

лен индекс «21Б», модель общего назначения получила литеру «Г». Литера «В» была уже занята основной моделью с верхнеклапанным мотором и механической коробкой передач, которая позволила заводу обойтись без дефицитного декстрона и не завалить план 1957–1958 годов.

Все первое полугодие 1957 года «Волге» предстояло работать на нижнеклапанном

«Волга» М-21 обрелась легендами. Согласно одной из них на машинах со звездой стоит автоматическая коробка передач. На самом деле всего около семисот серийных машин (чуть более 2% от двухгодичного выпуска «звезд», или один автомат на пятьдесят «Волг») были оснащены инновационной КПП.

В апреле 1958 года на Всемирной выставке в Брюсселе состоялась премьера обновленной «Волги» уже без звезды, самой характерной детали М-21 первого выпуска. Передняя часть была прикрыта решетчатой штампованной панелью с шестнадцатью крупными вертикальными прорезями. Стилистически это было возвратом к устаревшему прототипу 1955 года, зато политически упрощало реализацию «Волги» на Западе в условиях осложнившейся международной обстановки: очередные советские танковые парады в Берлине и Будапеште не способствовали продвижению еще одной звезды на европейские рынки.

С точки зрения удовлетворения внутреннего спроса новая обличовка была технологичнее и гораздо дешевле. Кроме того, назрела необходимость внедрения конструктивных



Первые серийные машины 1957 года





Первые владельцы М-21 с «автоматом», а «по совместительству» персонажи Большой советской энциклопедии, переговщи газеты «Правда», обложек «Советского экрана» и статистических колонок «Советского спорта», «в нагрузку» к автомобилю получили дефицит специального масла и низкую культуру техобслуживания. Если поначалу они с нетерпением ждали появления новой машины, в которой «не надо переключать передачи», то теперь — привоза спецмасла. Поэтому вскоре начался обратный процесс — от сложного к простому — замена владельцами М-21 коробок-автоматов на не слишком требовательную к уровню сервиса «механику».

изменений новой приборной панели и радиоприемника, привода замка капота, омывателей ветрового стекла, пепельницы и поручней на спинке дивана. Новые декоративные элементы подчеркивали момент перехода к следующей модели 1959 года «21И». Заканчивался период «детройтского барокко» в среднем классе горьковских автомобилей, гасла «звезда» одной из самых интересных послевоенных машин «Волги» М-21 первого выпуска.

Ее век был недолгим, а тираж небольшим даже по меркам 50-х годов. Тридцать две тысячи «Волг» со звездой было выпущено с октября 1956 по ноябрь 1958 года. Примерно половина из них «полегла» в скором времени по периметру ведомственных автобаз и таксопарков, вторая половина, оказавшаяся в частных руках, на себе испытала эволюцию конструкции ГАЗ-21. Принципиальная взаимозаменяемость всех хромированных, никелированных, полированных деталей и фонарей позволяла вла-

дельцу «Волги» идти в ногу с автозаводом до 1970 года. Поэтому сегодня аутентичная и полностью комплектная «Волга» со звездой — одна из самых редких и ценных разновидностей ГАЗ-21. И маршал Жуков в 1955 году все-таки был прав: яркая внешность стала залогом высокой коллекционной стоимости автомобиля.

### О спорте

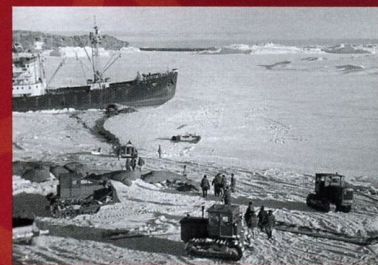
В 1958 году еще малочисленные «Волги» приняли свой первый старт в чемпионате страны по ралли в объединенном зачете с автомобилями ЗИМ ГАЗ-12. По всем законам физики «Волги» не оставили ЗИМам ни единого шанса на победу. Три верхние ступени пьедестала были заняты спортсменами, выступавшими на М-21. Чемпионами СССР стали москвичи Д. Борисов и В. Галкин. А год спустя М-21 вышли на международную арену. Под управлением финских пилотов «Волга» отрабатывала прыжки с трамплинов на ралли «1000 озер».



«Волги» — призеры чемпионата СССР по ралли 1958 года

А в это время...

## 1956 год

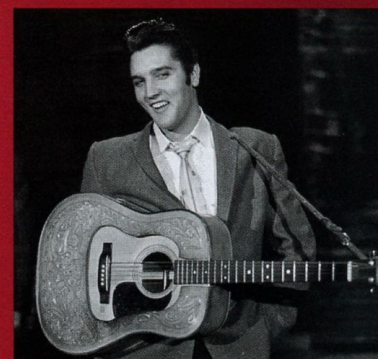


5 января в Антарктиде высадились первая советская комплексная Антарктическая экспедиция, была основана станция «Мирный». На фото: разгрузка дизель-электрохода «Обь» в районе поселка «Мирный».

## 1956 год

С 14 по 25 февраля в Москве проходил исторический XX съезд КПСС. В последний день работы съезда на закрытом заседании Н. С. Хрущев выступил с докладом «О культе личности и его последствиях», посвященном осуждению культа личности И. В. Сталина.

## 1956 год



В судьбе Элвиса Пресли этот год стал поворотным. 23 апреля состоялся первый концерт певца в Лас-Вегасе (штат Невада, США). 15 ноября на экраны вышел первый фильм с его участием «Люби меня нежно». И наконец, в 1956 году американский журнал «Варьете» впервые назвал Пресли королем рок-н-ролла.



## «К Черному морю» (реж. А.Тутышкин, 1957 год)

Преподаватель Константин Хохлов считает, что лучшим украшением его новой квартиры станет молодая красивая хозяйка. Студентка Ирина Кручина прекрасно подходит для этой роли. Хохлов намерен купить «Волгу» М-21 и отвезти девушку к Черному морю, правда, управлять автомобилем он не умеет. Ирина идет на курсы вождения, где встречается симпатичного парня Николая Кукушкина, который начинает за ней ухаживать. Вскоре Ирина и Николай подают заявление в ЗАГС и с компанией грузей отправляются к морю. По дороге влюбленные ссорятся, и Ирина решает продолжить путешествие без жениха. И тут на ее пути опять возникает Хохлов — уже на новенькой «Волге» М-21. Он везет девушку в Крым, а Николай едет за ней на Кавказ. В конце концов, Ирина и Николай встречаются, и дело кончается свадьбой.

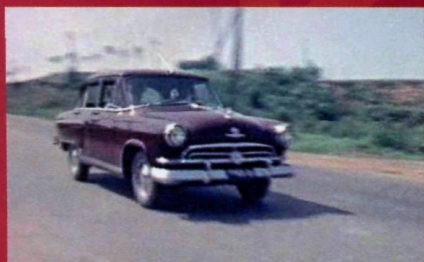


Рисунок из рекламного проспекта 1957 года



### Интересные факты

На иллюстрациях в каталогах и рекламных проспектах на задних дверях «Волги» можно увидеть тройные горизонтальные выштамповки. На самом деле они были присущи только машинам 1955 года постройки четырьмя прототипам М-21, которые внешне отличались от всех остальных «Волг»

и по другим признакам. Ручная выколотка в экспериментальном цехе позволяла получить металлическую поверхность любой формы. При промышленной штамповке такой дизайн двери оказался нетехнологичным и необоснованно дорогим, поэтому от него отказались сразу еще в 1956 году. На рисунке корифея советской рекламной

графики Эдуарда Молчанова изображена несуществующая «Волга», скомпилированная из прототипа и серийной машины. Рекламные брошюры в СССР носили скорее просветительский характер, нежели коммерческий. Цена стандартной «Волги» составляла 17 400 дореформенных рублей, а очередь за ней растягивалась на несколько лет.





Появление М-21 совпало с началом «эпохи самостоятельных географических открытий в границах СССР» — иначе говоря, с развитием индивидуального автомобильного туризма. В конце 50-х становится модным путешествовать по стране на собственном авто. Скоростная, вместительная и комфортабельная «Волга» заменяет советским людям и кемпер, и кемпинг, и автомобиль класса *Granturismo*.

### Культпроект

Окрашенная в два цвета «Волга» с хромированными молдингами под окнами — это особый шик. Отдать за второй цвет сверх четырех с половиной тысяч еще 270 рублей мог позволить себе далеко не каждый обладатель М-21. Те, кто не сделал этого при покупке машины, имели возможность наверстать упущенное позже — среди «двухцветок» попадались экземпляры, докрашенные в гаражных условиях за гораздо меньшие деньги.

Идея раскрашивать машины в несколько цветов (тренд 20-х годов) пришла в Горький вместе с заводом Форда и моделью ГАЗ-А. Через малочисленные выставочные экземпляры ГАЗ-М1 и «Победу» до «Волги» дошло и классическое детройтское сочетание цветов — слоновой кости и спелой, то есть темной, вишни. Цвет «айвори» послужил основой для комбинаций и с чернильно-фиолетовым (знающие люди называли его «паркер»), и с «морской волной» различных оттенков. Остальные комбинации тоже подбирались с умом и в полном соответствии с детройтской традицией. Краска «светло-розовая № 24» Ярославского завода «Победа рабочих» заменяла разом дюпоновские

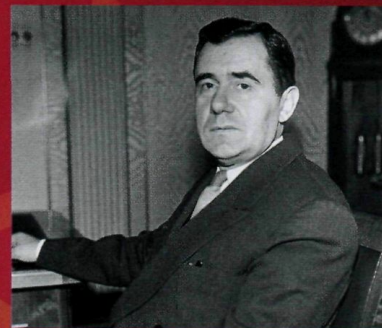
«солнечный закат», «бронзовый загар» и «брызги бургундского».

Для М-21 было выведено четыре схемы членения окрашиваемых поверхностей, но все они подчинялись одному простому технологическому алгоритму. Весь остов кузова — от подкапотного отсека до заднего фартука — как одна деталь красился на потоке в один цвет, следовательно, и капот, и крышка багажника были того же цвета. Именно он считался основным. Вторым цветом прокрашивались навесные элементы — крылья и двери (и то строго ниже боковой выштамповки), захватывались передний фартук и пороги. Как вариант с боков могли выделяться лишь «бедра» — выштамповки над арками задних колес (например, машина «взяточника Стелькина» в фильме «Берегись автомобиля»). Крыша от основания задней стойки тоже могла быть выделена вторым цветом: либо по границе водосточного желоба (если бока красились надвое), либо вместе со всеми шестью стойками (в этом случае бока не трогали). С увеличением темпов выпуска ГАЗ-21 в начале 60-х годов исчезла и технологическая возможность окрашивать автомобили в два цвета.



«Волга» образца 1958 года

## 1957 год



15 февраля новым министром иностранных дел СССР назначен Андрей Андреевич Громыко, один из самых известных советских дипломатов. В годы Второй мировой войны он был послом СССР в США, затем постоянным представителем СССР при ООН. Громыко возглавлял внешнеполитическое ведомство до 1985 года.

## 1957 год



Вышел в свой первый рейс теплоход на подводных крыльях «Ракета», построенный на заводе «Красное Сормово». В Москве первая «Ракета» появилась в дни проведения Всемирного фестиваля молодежи и студентов летом 1957 года. Главным конструктором судна Р. Е. Алексеев привел «Ракету» в столицу и лично продемонстрировал ее Н. С. Хрущеву.

## 1958 год

Лауреатами Нобелевской премии по физике «За открытие и истолкование эффекта Черенкова» стали советские ученые Павел Алексеевич Черенков, Илья Михайлович Франк и Игорь Евгеньевич Тамм.



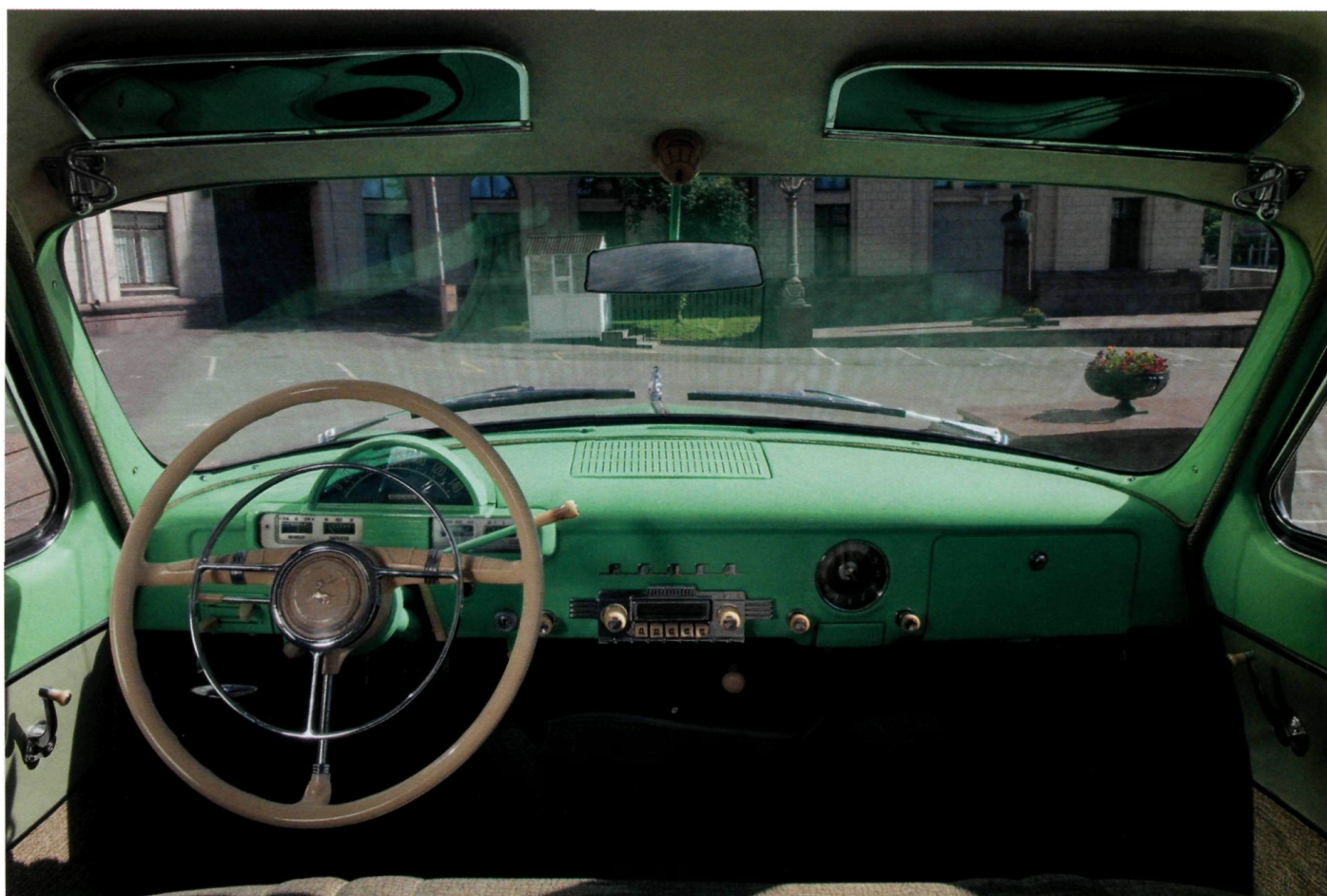


«ВОЛГА» М-21

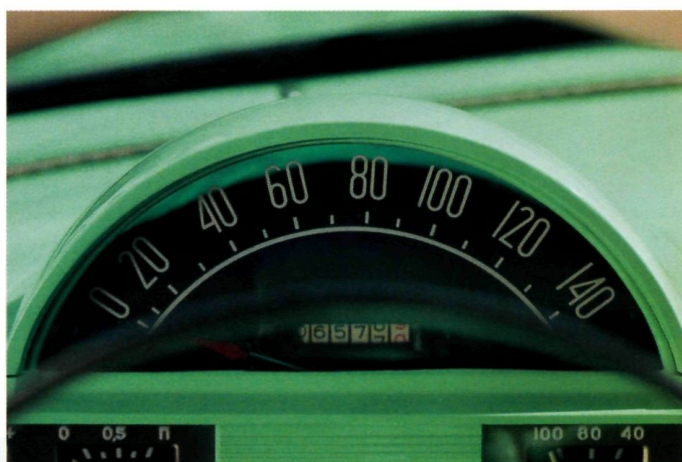




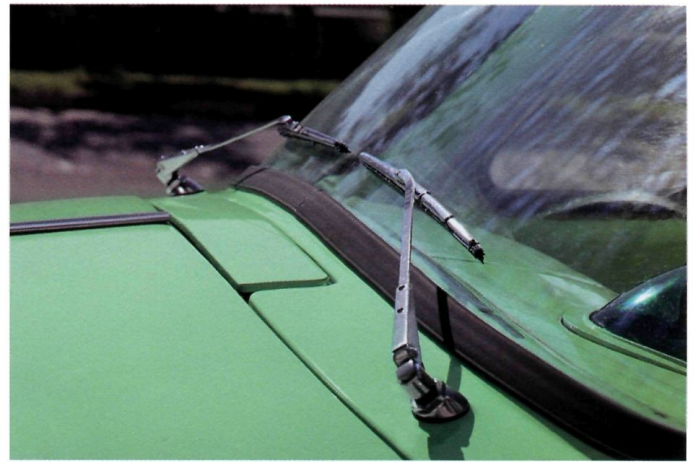




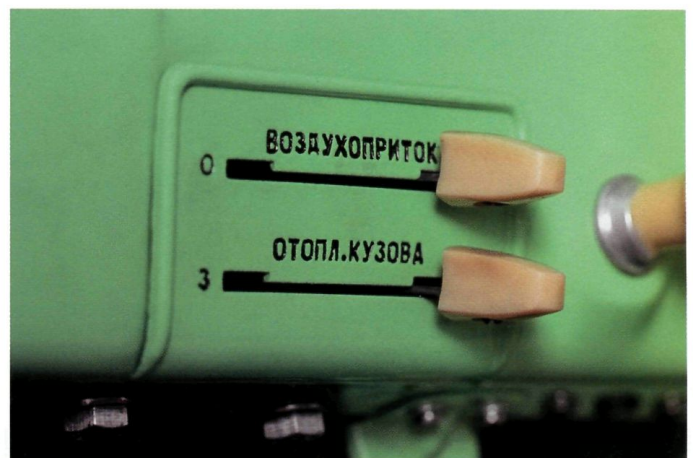
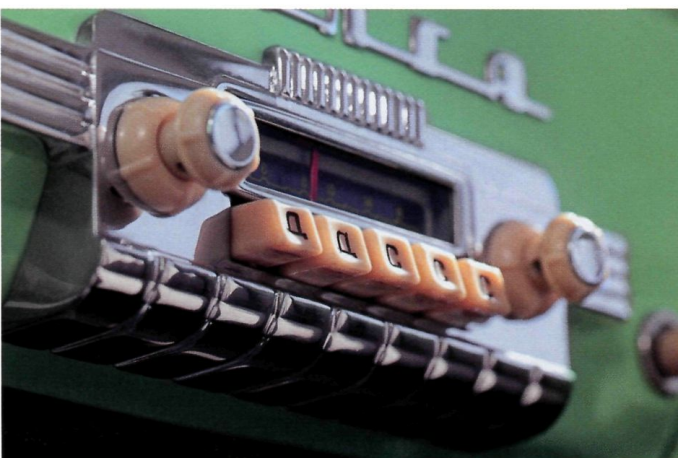
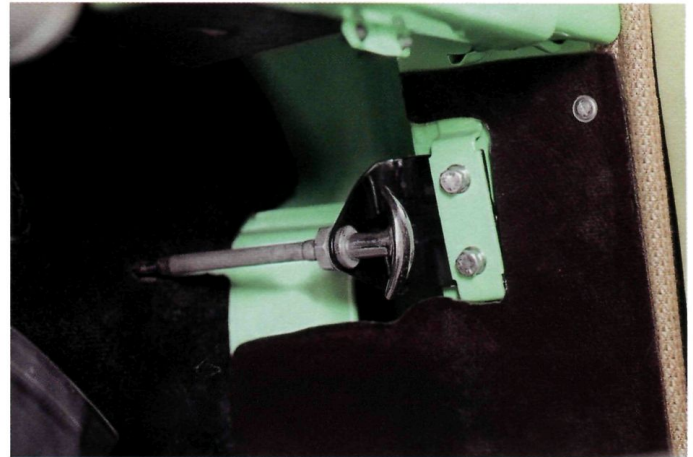
- ❶ Для «Волги» М-21 первого выпуска характерна «голая» приборная панель с расположенными на разных плоскостях радиоприемником и динамиком
- ❷ Бликование металлической панели приборов в лобовом стекле — обычное явление для первых М-21. От этого эффекта попытались избавиться на автомобилях следующих выпусков, оклеивая верхнюю часть панели искусственной кожей
- ❸ Шкала спидометра огромных размеров с прозрачной сферой — знаковая деталь для всех автомобилей «двадцать первого» семейства







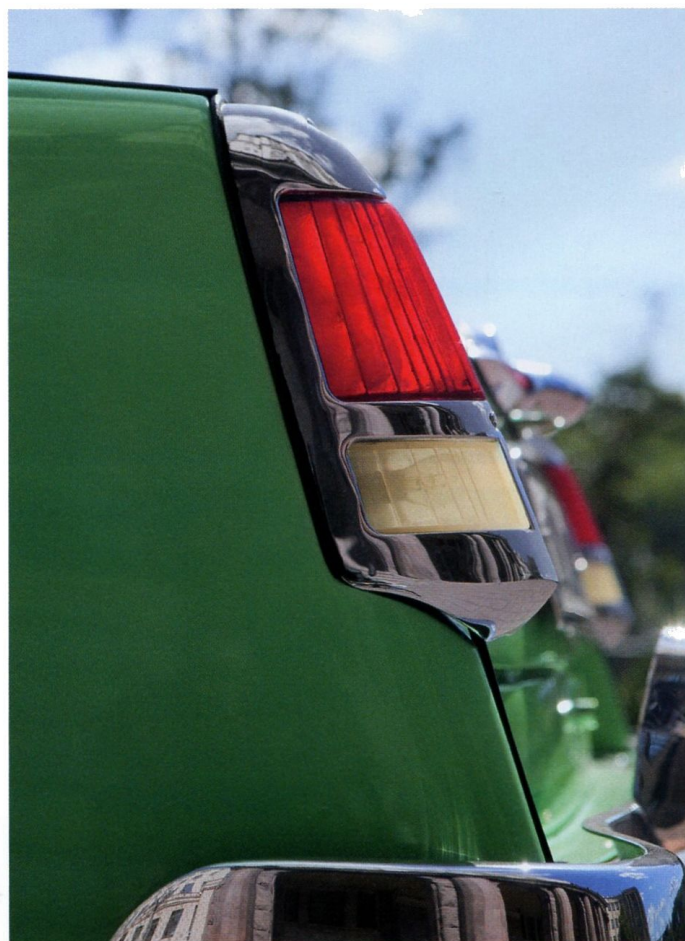
- ❶ У машин первого выпуска — харизматичная внешность
- ❷ На лобовом стекле «Волги» М-21 не было стеклоомывателей
- ❸ Привод замка капота расположили как можно дальше от водителя — по правому борту, что было крайне неудобно
- ❹ Приборный щиток
- ❺ «Климат-контроль» середины прошлого века
- ❻ Часы установлены на всех модификациях М-21. Прикуривателя не было только на такси
- ❼ Приемник А-18 Муромского радиозавода принимал длинные и средние волны



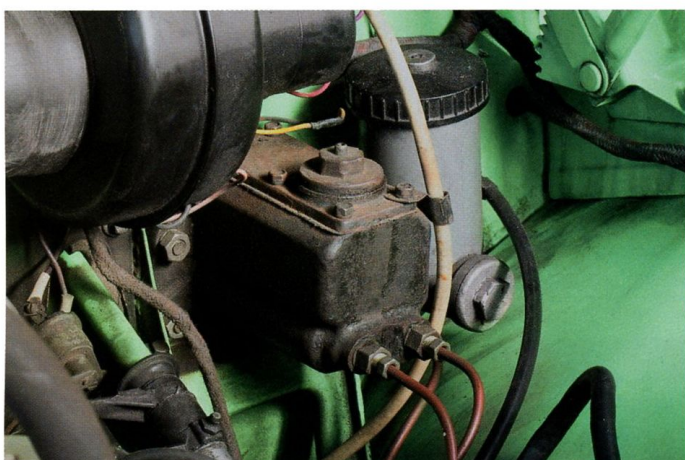
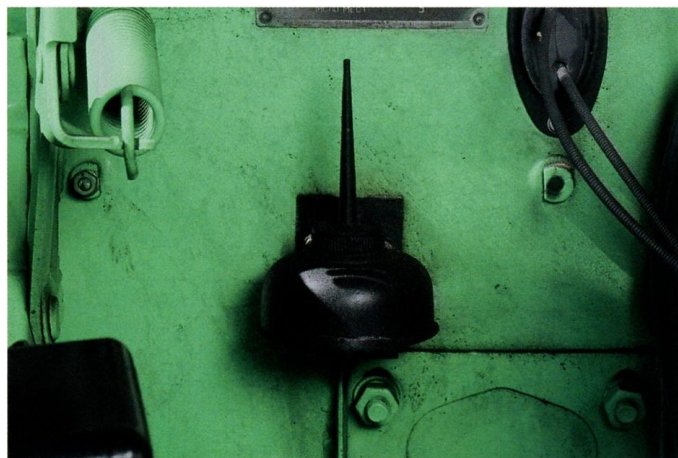
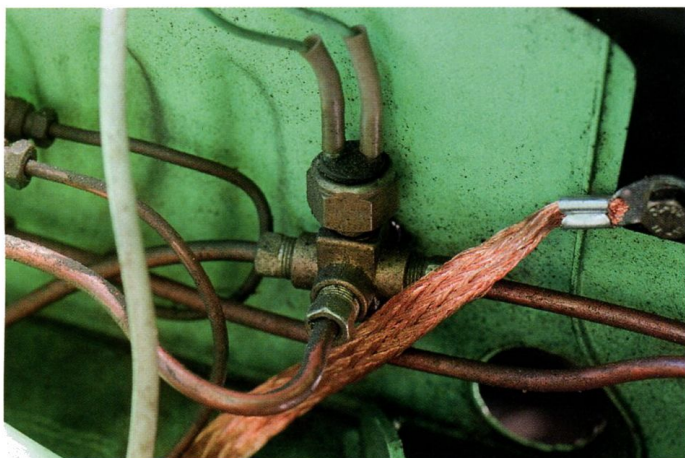




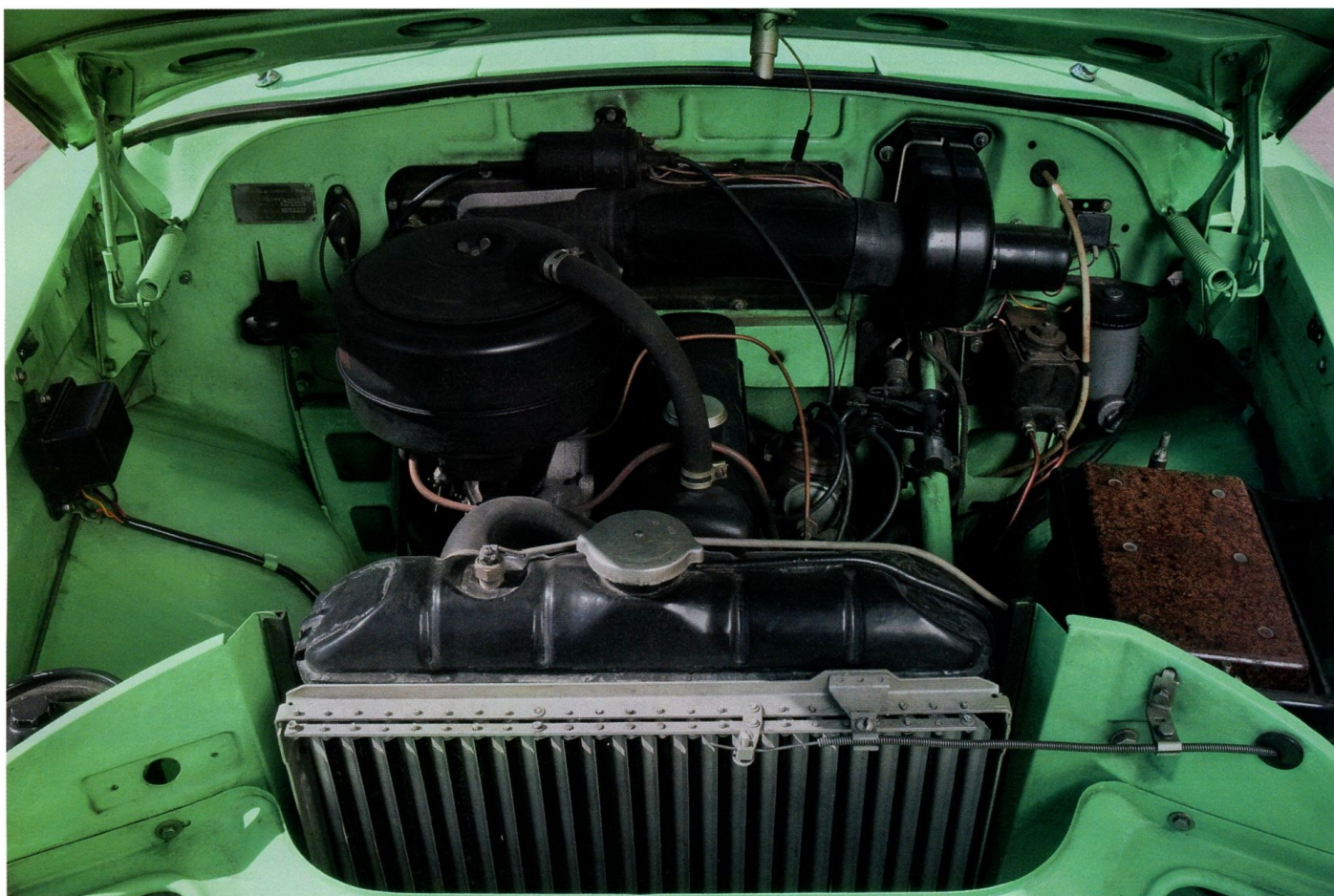
- ❶ Цвет «зеленая липа» — один из первых артикулов краски, применявшейся на ранних «Волгах»
- ❷ Задние фонари на «Волгах» первого выпуска еще не имели светоотражателей
- ❸ Двери открываются необычно широко







- Гидравлика: тормозная система (вверху слева) и централизованная система смазки передней подвески и рулевых тяг
- Масленка с жидким маслом для смазки подшипников генератора
- Моторы для «Волг» первого выпуска, полностью изготовлявшиеся на ГАЗе, по качеству превосходили аналогичные двигатели Заволжского моторного завода





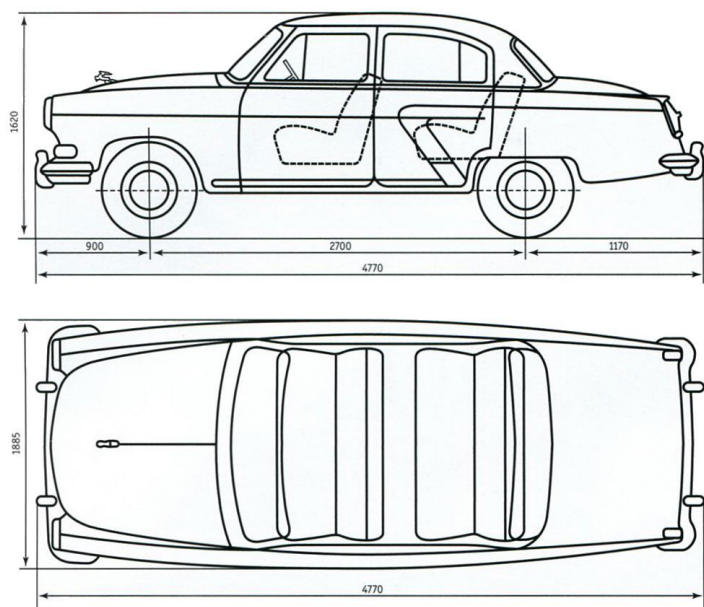


Схема автомобиля «Волга» М-21

**Технические характеристики «Волга» М-21**

Число мест	5
Максимальная скорость	130 км/ч
Время разгона до 100 км/ч	34 с
Паспортный расход топлива	11–13,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-54-ЭМ
Генератор	Г-12
Реле-регулятор	РР24
Стартер	СТ21
Прерыватель-распределитель	РЗ-Б
Свечи зажигания	А14У
Размер шин	6,70–15
Объем топливного бака	60 л
<b>Вес автомобиля в снаряженном состоянии, кг</b>	
без нагрузки общий	1460
с нагрузкой 5 человек общий	1860
на переднюю ось	730
на заднюю ось	730
<b>Дорожные просветы, мм</b>	
под передней осью	200
под задней осью	190
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по колее переднего наружного колеса	6,3

**Подвеска передняя**

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические двустороннего действия: до 1961 года рычажные, после телескопические

**Подвеска задняя**

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двустороннего действия: до 1961 года рычажные, после телескопические

**Рулевой механизм**

глобоидальный червяк и двугребневый ролик

**Тормоза**

барабанные, с одноконтурным гидравлическим приводом, прямого действия

**Сцепление**

однодисковое сухое с гидравлическим приводом включения

**Коробка передач**

механическая трехступенчатая с синхронизаторами на второй и третьей передачах, рычаг управления на рулевой колонке

**Передачные числа**

I 3,115; II 1,772; III 1,00; задний ход — 3,738

Главная передача 4,55

**Двигатель**

ГАЗ-21А, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2445
Степень сжатия	6,6
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

**Карбюратор**

К-22И, с 1960 года К-105

**Максимальная мощность**

70 л. с. при 4000 об/мин

**Максимальный крутящий момент**

167 Нм при 2200 об/мин





Определение «первый выпуск» придумали уже после того, как на смену «Волге» со звездой пришла «Волга» с «акульей пастью» и обнаружилась некоторая разница в каталожных номерах запчастей. Деление всех М-21 на выпуски облегчало поиск: снабженцам — нужных деталей, милиционерам — угнанных автомобилей.



**«Волга» М-21Г.** Первая базовая модель «Волги» родилась в результате нештатной ситуации. Изначально предполагалось, что с нижнеклапанным мотором будет выпускаться модель такси М-21Б. Но из-за задержек в освоении принципиально нового верхнеклапанного двигателя было принято решение запускать и базовую «Волгу» с 65-сильным мотором «Победы». Первые версии «Б» и «Г» оснащались и задними мостами от «Победы». Только летом 1957 года они получили гипoidный мост от ГАЗ-12 с укороченными полуосями. Всего до августа 1957 года было изготовлено около 1100 автомобилей с нижнеклапанным двигателем.

**«Волга» М-21.** Номинально базовой моделью «Волги» и родоначальницей всех ее модификаций считалась М-21 машина с первой в стране серийной автоматической трансмиссией и двигателем в 70 л. с. Ей даже не приписывали никаких буквенных индексов. Однако с 1957 по 1959 год было выпущено всего лишь семьсот таких автомобилей. Поэтому из массового производства вышла, а в массовое сознание вошла другая базовая модель «21В» с таким же двигателем, но с механической коробкой передач. Форсированным до 80 л. с. экспортным версиям «базовых» машин были присвоены индексы «21Д» (с «механикой») и «21Е» (с «автоматом»).



**Такси.** «Волги»-такси первой серии были двух моделей «21Б» с нижнеклапанным двигателем и «21А» с верхнеклапанным. Машина с двигателем «Победы» рабочим объемом 2,34 л и мощностью 65 л. с. отлично подходила для эксплуатации в качестве такси, особенно в городах со слабой ремонтной базой. «21Б» выпускалась до конца 1958 года и больше года параллельно с «21А». Но вскоре штатный мотор окончательно вытеснил с конвейера двигатель «Победы», и в первое время доля такси в общем выпуске была увеличена: ГАЗу требовалась эксплуатационная статистика по новому двигателю, а в таксопарках машины набегали по 100–150 тысяч километров за год.

**М-21В с «улучшенной» внешностью.** В 1958 году рестайлинг «Волги» подавался как «улучшенная внешность». Проще говоря, это была переходная между первым и вторым выпусками модель: формально «21В», а внешне почти «21К». Смена выпусков происходила не в один день, а по мере поступления деталей нового образца или из-за их внезапного отсутствия, поэтому четкой закономерности в эволюции машины не было. Большая часть переходных образцов унаследовала от первого выпуска «голую» приборную панель и фасон хромированных молдингов, по-прежнему отсутствовали стеклоомыватели. Полностью эти «рудименты» были вытеснены с конвейера только к середине весны 1959 года.



# СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!

СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ  
**600**  
рублей  
рекомендуемая цена  
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ  
«МОСКВИЧ-410»

**DeAGOSTINI**

ISSN 2071-095X  
00041  
9 772071 095773