

orientovaný na historii motorismu

Nestranný a nezávislý měsíčník



9 771213 252043

Motor Journal

1

leden
2014

Ročník XIV.
číslo 141
120 • Kč



Volha GAZ-21 Korpulentní soudružka



Motocykly Ogar



Goodwood Revival



Minor pro Stalina



Volga GAZ-21 v prvním provedení M-21 G z roku 1957

Volga GAZ-21 Korpulentní soudružka

V letech 1956 až 1970 vyráběla automobilka v Gorkém robustní vozy Volga GAZ-21 s prostornou karoserií oblých tvarů. Patřily k symbolům komunistické éry. O vývoji nového osobního vozu GAZ-21 jménem Volga se veřejnost dozvěděla v květnu 1955, kdy se v tisku objevily první informace a snímky. V té době existovaly jen tři prototypy, které absolvovaly zkušební – a také propagacní – jízdu z Moskvy na Krym, do Simferopolu.

Volga, jejíž 4,8 metru dlouhá pontonová karoserie připomínala americké vozy Ford, měla nahradit od roku 1946 vyráběný vůz Poběda M-20. Tvary karoserie navrhly výtvarník Lev Jeremejev. Prototypy poháněl zbrusu nový čtyřválcový motor s rozvodem OHV, jenž z objemu 2445 cm³ dával výkon 70 k (51,5 kW). Dva zkušební vozy byly vybaveny třístupňovou automatickou převodovkou, s níž se počítalo i pro sériovou

výrobu. Při konstrukci samočinné převodovky v Gorkém pečlivě studovali automatiku Fordmatic, již byl vybaven americký šestiválec Ford Mainline ročníku 1954.

S hvězdou a jelenem

Prototypy měly původně masku se svislými otvory pro vstup vzduchu. První exemplář vínové barvy dokončený v březnu 1955 a opatřený mechanickou převodovkou měl



Zavazadlový prostor poněkud omezovalo náhradní kolo



Prototyp ročníku 1955 se třemi prolisy na zadním blatníku

Volga GAZ-21 v katalogu Mototechny vydaném pro rok 1959

otvorů deset, dva další – modrý a světle béžový, oba s automatickou převodovkou – měly v masce dvacet a šestnáct otvorů. Tehdejší ministr obrany maršál Georgij Konstantinovič Žukov, který šéfoval vládní komisi pro schvalování nových automobilů, však při červnovém představení vozů v Kremlu nařídil příd přepracovat. Volga tedy dostala masku s vodorovnou chromovanou lištou uprostřed ozdobenou kruhovým prvkem s pěticípou hvězdou. Při opakování červencové prezentaci už byl maršál spokojen. Typickou ozdobou vozu Volga byla soška vyzpívajícího se jelena umístěná nahoře na kapotě. Jelen byl a je symbolem města Gorkij, resp. Nižnij Novgorod. Pro milovníky detailů uvedeme, že prototypy ročníku 1955 se od později zhotovených vozů odlišovaly třemi malými vodorovnými prolisy na zadním blatníku. Automobilka slíbila zahájit sériovou produkcí nového automobilu v roce 1956, nedokázala však v šíbeničním termínu zvládnout přípravu



V novém stylu: prospekt pro světovou výstavu v Bruselu (1958)



Vůz s novou maskou na kresbě z prospektu Mototechny (1960)

výroby motoru OHV a problémy měla i se samočinnou převodovkou. V létě 1956 jezdily ve zkouškách jen dva další předsériové exempláře.

Nakonec byly 10. října 1956 na lince, která jinak nadále vyráběla vozy Poběda, smontovány tři automobily Volga. Do Moskvy putovalo hlášení o splnění závazku, zatímco v továrně ještě dlouhou řadu týdnů horečně pokračovaly přípravné práce. Od ledna 1957 se už sice Volga vyráběla, ale v původně neplánovaném provizorním provedení s modelovým označením M-21 G, resp. M-21 B (taxi). Bylo vybaveno čtyřválcem SV z vozu Poběda převrtným na 2432 cm^3 , s výkonem zvýšeným na 65 k (48 kW) a spojeným s třístupňovou mechanickou převodovkou. Také poháněná zadní náprava pocházela z typu M-20.

V létě 1957 naběhla výroba nového základního modelu Volga M-21 V, který už měl čtyřválec OHV s blokem i hlavou válců z lehké slitiny, pětkrát uložený klikový hřídel a výkon 70 k (51,5 kW). Navazovala na něj třístupňová mechanická převodovka, jen asi jeden vůz z padesáti byl vybaven třístupňovou automatikou, jež se montovala pouze do roku 1958. Volga také při této příležitosti dostala novou zadní nápravu s hypoidním stálým převodem, jež konstrukčně navazovala na nápravu montovanou



První sériové provedení s pěticípou hvězdou uprostřed masky



Sériová výroba vozů Volga GAZ-21 se rozbehla v roce 1957



Jeden z prototypů kombi Volga GAZ-22 postavený v roce 1960



Volga si musela poradit i na necestách – včetně písčitého terénu



Volga s novou maskou se šestnácti svítilnymi otvory z roku 1959



Typický propagacní snímek z prospektu vydaného v roce 1959



Volga nabízela cestujícím dostatek prostoru a pohodlná sedadla



Palubní deska vozu Volga M-21 M v exportním provedení



Nedělená sedadla exportní verze měla standardně lůžkovou úpravu

do velkého šestiválcového typu GAZ-12 ZIM. Vozy se „spodovým“ motorem se až do konce roku 1958 vyráběly pro taxislužbu v Moskvě a dalších sovětských městech, souběžně však montážní linku opouštěly i taxiky M-21 A poháněné motorem OHV. Během roku 1958 se začaly do sedanů

Volga určených na export montovat motory 2445 cm³ se zvýšeným stupněm komprese a výkonem 80 k (59 kW). Exportní model s mechanickou převodovkou měl označení M-21 D, verze s automatickou M-21 E. Připomeňme, že Volga M-21 V měla rozvor náprav 2700 mm, rozchod kol 1410 mm vpředu a 1420 mm vzadu, délku 4830 mm, šířku 1800 mm a výšku 1620 mm. Světlá výška podvozku měla hodnotu 190 mm.

Přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami, poháněná tuhá zadní náprava byla odpružena dvěma podélnými půleliptickými listovými pery. Do roku 1960 byla přední náprava opatřena centrálním

mazáním, které řidič aktivoval zvláštním pedálem, poté však tato vymoženost v tichosti zmizela. Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, patnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 6,70 – 15. Náhradní kolo bylo umístěné šikmo u pravého boku zavazadlového prostoru, palivová nádrž o objemu 60 litrů byla pod podlahou zavazadelníku. Sedan s pohotovostní hmotností kolem 1500 kg vybavený standardním motorem a mechanickou převodovkou dosahoval největší rychlosti 125 km/h, výkonnější exportní verze uháněla přes 130 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládla za 34 sekund. Spotřeba paliva se pohybovala v rozmezí 11 až 14 litrů na 100 km. Užitečná



Sedan M-21 M s novou maskou a bez jelena na kapotě (1962)



Navzdory modernizacím zůstávala rezerva v zavazadlovém prostoru



Volga s přídí upravenou v italské karosárně Glia - Brusel 1961



Kombi Volga GAZ-22 v provedení vyráběném v letech 1962-65

hmotnost vozu byla stanovena na 425 kg, Volga tedy kromě pěti osob po 75 kg mohla přepravovat 50 kg zavazadel. Podle dobových údajů o vážení sedanu M-21 D připadalo z pohotovostní hmotnosti 1502 kg na přední nápravu 52 % a na zadní 48 %, zatímco u plně zatíženého vozu o hmotnosti 1927 kg byl poměr přesně opačný.

Sedan, kombi, sanitka

Koncem roku 1958 dostala Volga nově upravenou příď, s níž se předtím představila na světové výstavě v Bruselu. Dosavadní masku s hvězdou nahradil chromovaný panel se šestnácti svíslými šterbinami, na rozích předních blatníků se objevily větší hranaté blikače a přední i zadní nárazník měl nový tvar. V létě 1959 byl na Výstavě úspěchů národního hospodářství (VDNCH) v Moskvě představen prototyp kombi Volga GAZ-22 s dvoudílnými, vodorovně dělenými dveřmi ve svislé zadní stěně karoserie. Horní díl s oknem se vyklápěl vzhůru, spodní se sklápěl dolů do vodorovné polohy. Na rozdíl od sedanu mělo kombi náhradní kolo uložené ve vodorovné poloze pod dvojitou podlahou prostoru pro náklad,

XII JYVÄSKYLÄN SUURAJOT 1962



Soutěžní vozy Volga GAZ-21 na Rallye 1000 jezer v roce 1962



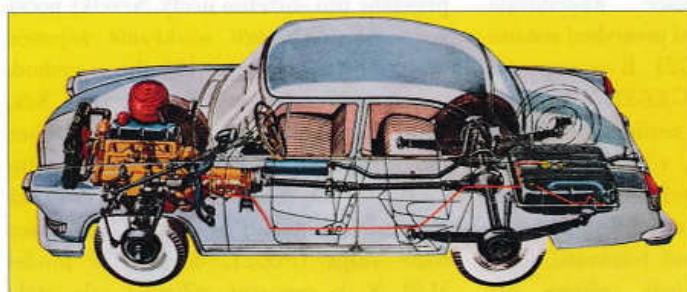
Sovětí jezdci rádi předváděli odolnost a výdrž svých vozů

takže nepřekáželo. Na sériovou výrobu si kombi muselo počkat až do roku 1962, jen ve stádiu prototypu zůstala dodávka Volga GAZ-22 A se dvěma bočními dveřmi a oplechovanými boky nákladního prostoru.

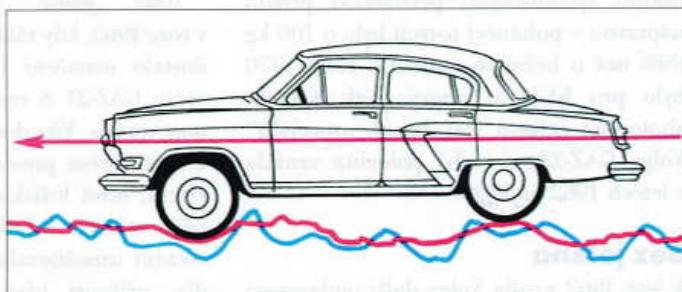
V lednu 1961 byly na bruselském autosalonu představeny dvě novinky: Volga s přídí upravenou italským stylistickým studiem Glia a sedan vybavený britským vznětovým čtyřválcem Perkins o objemu 1621 cm³ a výkonu 43 k (31,5 kW). Volga s ním jezdila nejvíce 110 km/h a uplatnila se v Belgii a Nizozemí především jako taxi. Vozy Volga M-21 KB (K označovalo exportní verzi, B rozložený komplet dílů pro montáž v Belgii) se montovaly na předměstí Antverp. Stavebnice tam přicházely bez motoru, jež se dovážely z Anglie. Počátkem roku 1963 byl poměrně slabý Perkins nahrazen větším vznětovým čtyřválcem Rover o objemu 2286 cm³ a výkonu 65 k (48 kW).

Volga s ním dosahovala rychlosti 120 km/h a průměrně spotřebovala 10 litrů tehdy laciné nafty na 100 km. Od roku 1968 se pak v Belgii dočkala i montáže francouzského dieselu Indenor 1946 cm³ nadáleho na 68 k (50 kW). V říjnu 1961 byla na londýnském autosalonu představena Volga M-21 P s pravostranným řízením, jež se však do výroby dostala až v létě následujícího roku. Počátkem roku 1962 se pozvolna začala rozvíhat výroba kombi a následně také z něj odvozených sanitních vozů. Kombi s užitečnou hmotností zvýšenou na 550 kg mělo zesílené závěšení a odpružení tuhé zadní nápravy, širší ráfky kol a pneumatiky se zvýšenou únosností 7,10 - 15.

V roce 1961 produkce vozů Volga GAZ-21 poprvé překročila hranici 50 tisíc kusů, kolem níž se pak pohybovala i v následujících letech. Velkým propagátorem



Rentgenový průhled klasicky uspořádaným sedanem Volga M-21 M



Takhle dobový prospekt zdůrazňoval komfortní pěrování

„ВОЛГА“ ГАЗ-22Г



В/О АВТОЭКСПОРТ СССР МОСКВА

Prospekt exportní verze kombi Volga GAZ-22 G (1965)

„WOLGA“ ГАЗ-22Е



В/О АВТОЭКСПОРТ УдССР МОСКАУ

Německy psaný prospekt sanitního vozu Volga GAZ-22 E



Dvojice sedanů Volga M-21 M na titulní straně prospektu (1962)



Efektní snímek kombi ve společnosti proudového Tu-104

automobilů z Gorkého se stal první kosmonaut světa Jurij Alexejevič Gagarin (1934–1968), který nedlouho po obletu Země v dubnu 1961 dostal za odměnu černý sedan Volga M-21 I s vylepšenou výbavou. Na jaře 1962 byla zhotovena první desítka sedanů Volga GAZ-23, které se navenek nijak neodlišovaly od ostatních. Na žádost všemocné KGB však pod kapotou ukryvaly osmiválcový motor, přesněji V8 o objemu 5526 cm³ a výkonu 195 k (143,5 kW) převzatý spolu s třístupňovou automatickou převodovkou z limuzíny GAZ-13 Čajka. Volga GAZ-23 uháněla rychlostí až 170 km/h a z 0 na 100 km/h sprintovala za 17 sekund, tedy za polovinu doby než sériový sedan. Zkušení řidiči tajné policie se dokázali vypořádat i se zhoršenými jízdními vlastnostmi způsobenými přetíženou přední nápravou – poháněcí ústrojí bylo o 100 kg těžší než u běžného vozu. Do roku 1970 bylo pro KGB a vozový park Kremlu zhotoveno celkem šest stovek „speciálů“ Volga GAZ-23, z nichž polovina vznikla v letech 1962 až 1964.

Bez jelena

V létě 1962 prošla Volga další omlazovací kúrou, dostala novou masku se svislými

chromovanými žebry a nově tvarované rovné nárazníky bez svislých členů. Zároveň zmizela z kapoty soška jelena, jež mohla při případném střetu poranit chodce. Místo pákových tlumičů se začaly montovat tlumiče teleskopické, takže bylo třeba změnit uchytení horních ramen předních kol. Čtyřválec 2445 cm³ byl osazen novým karburátorem a jemným čističem paliva, výkon standardní verze vzrostl na 75 k (55 kW). Především na export byly určeny modely M-21 M vybavené motory se zvýšeným stupněm komprese a výkonom 80 a 85 k (59 a 63 kW). I nadále si Volga zachovala jen třístupňovou mechanickou převodovku s řadicí pákou pod volantem, v nejvýkonnějším provedení dosahovala rychlosti 135 km/h a průměrně spotřebovala 13 litrů benzínu na 100 km.

Ještě jedna inovace následovala v roce 1965, kdy základní provedení sedanu dostalo označení GAZ-21 R a exportní verze GAZ-21 S resp. GAZ-21 N s volantem vpravo. Vůz dostal zesílené podélníky v motorovém prostoru, v místě uchycení řízení, nová ložiska předních kol a účinnější stěrače čelního skla. Komfortnější svezení umožňovala nově tvarovaná sedadla, přičemž přední byla snížena, ale také účinnější soustava větrání a vytápění

kabiny. Motor 2445 cm³ dával ve standardním provedení 75 k (55 kW), v exportní verzi vyžadující benzín s výšším oktanovým číslem pak 85 k (63 kW). I tentokrát zůstala zachována třístupňová převodovka ovládaná řadicí pákou na sloupku volantu. Stejnými úpravami prošlo i kombi nově označované GAZ-22 V v základním a GAZ-22 M v exportním provedení, resp. GAZ-22 N s pravostranným řízením. Výroba automobilů této řady dosáhla v letech 1968 a 1969 rekordní roční úrovně kolem 60 tisíc kusů a byla ukončena v létě 1970. Celkem jich od roku 1956 v Gorkém vyrobili přes 639 tisíc.

Volga u nás

Do Československa se automobily Volga GAZ-21 začaly dovážet na jaře roku 1958, převážně pro služební účely. Nevelký počet vozů určených pro soukromé zájemce Mototechna podle vládního rozhodnutí prodávala volně, za 53 000 Kčs, resp. 55 000 Kčs, v prvním případě bez radiopřijímače, ve druhém „s moderním sovětským superhetem“. V létě 1959 už po našich silnicích jezdily asi dva tisíce vozů Volga GAZ-21, dovážel se model M-21 K s exportní výbavou, ale stále s motorem o výkonu 70 k (51,5 kW).

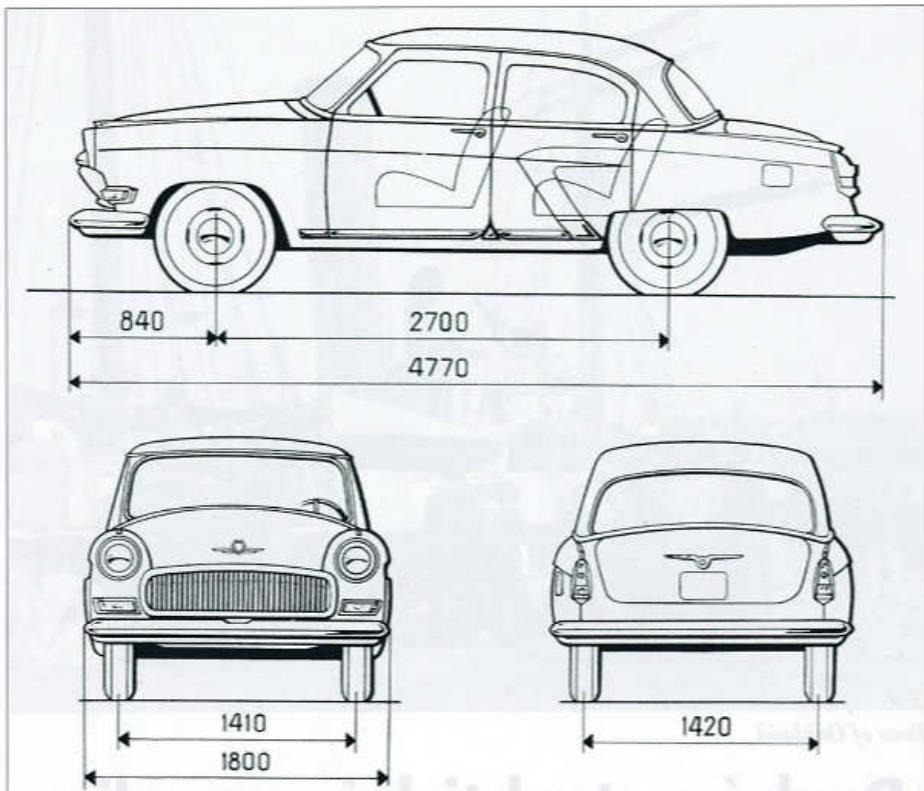


V této podobě se Volga GAZ-21 vyráběla do léta roku 1970



Modrobílá Volga GAZ-21 ve službách Věřejné bezpečnosti

Až od roku 1960 přicházely vozy vybavené motorem s vyšším stupněm komprese a výkonem 80 k (59 kW). Od podzimu 1962 už se Volga prodávala jen na nově zavedený jednotný pořadník a každý zájemce musel předem složit ve spořitelně vinkulovaný vklad 20 000 Kčs. Soukromí zájemci o vozy Volga GAZ-21 museli čekat tři až čtyři roky, cena sedanu s lůžkovou úpravou sedadel byla až do roku 1967 stanovena na 56 000 Kčs. V roce 1966 přišlo na trh kolem 1500 sedanů Volga a koncem prosince 1966 jich bylo v Československu přihlášeno do provozu téměř 11 tisíc. Většinou šlo ovšem o služební automobily podniků a institucí. V roce 1967 bylo pro soukromé zájemce určeno 500 automobilů



Rozměrový náčrtek sedanu Volga z poloviny šedesátých let

Volga, o rok později vedle 1500 sedanů přišlo do Mototechny také 200 kombi Volga GAZ-22. Ceny byly stanoveny na 58 000 a 63 000 Kčs.

V červnu 1969 přišla výrazná změna. V souvislosti se zavedením volného trhu některých osobních vozů a s ním svázaným skokovým zvýšením cen byly oznámeny i nové ceny automobilů Volga: sedan GAZ-21 stál bez rádia 108 000 Kčs, kombi GAZ-22 dokonce 121 000 Kčs. V polovině listopadu 1970 byly vyhlášeny tzv. doprodejní ceny automobilů na volném trhu, Volga GAZ-21 se doprodávala za 85 000 Kčs, kombi GAZ-22 za 92 000 Kčs. Federální výbor pro ceny tehdy zdůraznil, že jde o modely z let 1969 a 1970, které už

nebudou v tomto provedení dováženy. Snížené ceny platily do vyčerpání zásob. Poslední tři desítky sedanů Volga GAZ-21 prodala Mototechna soukromým zákazníkům v roce 1971. Volga GAZ-21 se uplatnila jako služební vůz mnoha státních institucí, mnohé jezdily i ve službách ministerstva vnitra a Sboru národní bezpečnosti, převážně v nenápadné civilní podobě. Podle statistiky z roku 1973 tehdy dopravní a pořádková služba Věřejné bezpečnosti používala na území České republiky 175 sedanů Volga GAZ-21 a 45 kombi Volga GAZ-22 s dobře známým modrobílým zevnějškem.

Text: Jan Tuček

Foto a kresby: archiv autora



Volga VB při noční hlídce na Václavském náměstí v Praze



V roce 1973 sloužilo u VB v České republice 175 „jednadvacíték“