

Волга — Lurkmore

К вашему сведению!



В этой статье мы описываем само явление «Волги», а не составляем списки деталей, узлов и агрегатов. Ваше мнение о плюсах и минусах мотора, подвески и тормозов здесь **никому не интересно**, поэтому все правки с упоминанием **частных мнений** баржеводов будут откачены, а их авторы — расстреляны на месте из реактивного говномета, for great justice!

«Волга» — общее название легковых автомобилей нижегородского Горьковского автомобильного завода семейств 21, 24 (24, 24-10, 24-24, 24-34, 24-95: именно так, через дефис) и 31 (3102, 31012, 31013, 31029, 3110, 31105), также получивших в народе наименование «баржа», прекрасно описывающее отменную динамику, отточенную управляемость и цепкие тормоза, свойственные семейству. Алсо существует не менее яркий термин «*волгалище*».



Типичная **совковая** баржа

Краткое введение в историю

В далекие-предалекие времена начала Совка, когда не то что про Холодную, а и про Вторую мировую-то слыхом не слыхивали, партия под мудрым руководством товарища Сталина семимильными шагами начала путь к индустриализации. Не в последнюю очередь для этого требовался ебический парк грузового транспорта, причем желательно всепролазного, так как про хорошие дороги в той стране тоже толком еще не слыхали.

За отсутствием собственной школы автомобилестроения (ну не считать же ей дореволюционные полтора «Руссо-Балта» и попяченный моторный завод «Русский Рено» в Рыбинске) поневоле пришлось пойти проверенным уже методом — закупить нужные технологии у буржуев. В данном случае решили обратиться к признанному гиганту американской промышленности Генри Форду, причем сотрудничество заключалось не только в продаже технической документации на модели «А» и «АА»: сам завод проектировали также американцы.



А ведь могли когда-то...

Производство пошло методом каноничного **reverse engineering** — полученные от американцев чертежи старательно перевелись в метрические единицы, после чего конструкцию чутка допилили до отечественных реалий (в частности, усилили сцепление). С тех пор, кстати, на всей ГАЗовской технике оставался рудимент дюймового происхождения: передаточное число у всех спидометров составляло странное 624 оборота на километр, что, внезапно, равно тысяче оборотов на милю. Однако же статья не о «полуторках», «газонах» и «газелях», а о вполне конкретном семействе.



ГАЗ-М-21 «Волга». Прародитель

Корни «барж» относятся к появлению на конвейере модели ГАЗ-21, которая на тот момент была вполне современным автомобилем, если не считать изначально заложенную в проект ремонтпригодность силами низкоквалифицированного персонала (отсюда и сохранение пресловутой шкворней). Партий семейству было отведено своеобразное промежуточное место между автомобилями сугубо номенклатурными, смертному рабочему недоступными, и будущими массовыми рабоче-крестьянскими автомобилями, к тому моменту еще только задумывавшимися: то есть, с одной стороны, «Волги» должны были возить мелких членов всевозможных райоблсельполкомов, но с другой — работали и в такси, и теоретически продавались так.



Volga Siber. На этом всё и кончилось

Дальнейшее же развитие семейства, увы, большого прогресса не демонстрировало, а инерция мышления конструкторов, параллельно занятых грузовиками, еще больше тянула «Волгу» на дно. Пришедшее на смену 21-й модели семейство «24-х», прожившее на конвейере с 1967 по 1985 годы, было уже устаревшим, к концу производства представляя собой полную архаику: нижневальный мотор (и это во времена, когда как минимум один верхний распредвал уже не был новинкой), все та же подвеска со шкворнями и рессорами. О корнях же 24-го кузова существует упорно форсима легенда, что-де заводчанам **приглянулся Ford Falcon**, но на самом деле все еще смешнее — **Леониду Ильичу** показался кошерным дизайн **Opel Rekord A**, который уже творчески доработали — изначально заводские дизайнеры упорно хотели скопипастить уже умирающий в Штатах «ракетный» стиль с монструозными плавниками и прочими излишками капитализма. ЧСХ, сам «Рекорд» был прямым родственником Chevrolet Chevy II, и... тадам! — на заводских ресурсных испытаниях первые образцы 24-й гоняли как раз на пару с «Шевроле».

Каноничный модельный ряд



GAZ M-21, со
звездой и оленем

GAZ M-22

GAZ-24

GAZ-2402



GAZ-2495, таки
4WD!

GAZ-3102

GAZ-31029

GAZ-31022



GAZ-3110

GAZ-31105

Конец Совка превратил «Волгу» из мечты любого советского гражданина, дававшей ему просто немислимую сегодня статусность, в то, чем она по сути и являлась — прожорливое ведро с никакой управляемостью, отвратительными тормозами (передние дисковые серийно появились только в 1982 году на «членовозе» 3102, то есть смертным стали доступны только в начале 90-х с появлением 3102 в свободной продаже) и динамикой той самой «баржи» (20 секунд до сотни, и это если умельцы в попытках снизить конский аппетит не накрутили карбюратор). Резкое падение спроса в сочетании с общим экономическим пиздецом чуть не отправили ГАЗ к праотцам (выжил завод фактически за счет «Газелей»), что сказалоь и на качестве сборки: ко всем ранее присутствовавшим проблемам «Волги» начали еще и сыпаться, сгнивая буквально на глазах счастливого владельца.

Дальнейшие попытки улучшения большой пользы не принесли: «Волга» оставалась проблемным ведром, безнадежно устаревшим даже на фоне некроиномарок. Конечно, завод таки осилил 16-клапанный впрысковый мотор, гидроусилитель, и даже (о чудо!) в начале 2000-х отказался от шкворней, но модель это спасти не смогло, и после нескольких трепыханий с попытками вживления иностранного мотора (сиречь криво всунутого «крайслеровского» движка, жвавшего сцепление с хрустом и удовольствием) и переименованием в «Волгу Сайбер» практически не измененного Chrysler Sebring^[1], «Волги» окончательно умерли.

Среднестатистическая «Волга» состоит из

Двигатель

Каноничный волгомотор — это рядная «четверка» 24Д или 2401, различие только в степени сжатия: в первом случае мотор хлебал высокооктановое горючее и выжимал аж 95 л. с., во втором мог есть хоть ослиную мочу (степень сжатия 6,7 — это даже меньше, чем у мотоциклов «Урал» тех же лет!), но и мощность упала на десяток кобыл. Главный плюс в этом моторе был в его уникальной неубиваемости — таки да, «Волга» могла ехать с околонулевым давлением масла или с дырой в картере, умирая уже на въезде в гараж, а не посреди дороги. Ну и ремонтировался он проще некуда: мокрые гильзы, будучи раздроченными выше последнего капремонта, выпрессовывались из блока и менялись новыми, снятие головки не требовало выставления заново меток ГРМ (ибо распредвал, приводившийся шестерней, жил в картере) и так далее.

Частично мотор был усовершенствован с появлением ЗМЗ-402 (чутка подняли мощность, перенесли помпу), но суть его оставалась прежней: расплатой за свойственную любой архаичной технике неубиваемость и ремонтпригодность стали конский расход топлива и чуть менее, чем никакая, динамика. Если с первым в Советском Союзе еще можно было легко смириться (бензин таки стоил гроши), то второе стало напрягать, особенно с уплотнением трафика и появлением на дорогах некроиномарок, которые при объемах мотора в полтора-два раза меньше почему-то ехали гораздо лучше «Волги».

Отсюда — рождение не менее каноничного ЗМЗ-406. Сохранив почти тот же объем, конструктора заменили

алюминиевый блок чугуном, нахлобучив на это сооружение 16-клапанную головку с двумя распредвалами и гидрокомпенсаторами. К этому добавился впрыск топлива, и «баржи», хоть и сохранив двухзначный расход, начали хоть как-то ехать.

Остальные моторы, хотя и ставившиеся на конвейере (типа того же «крайслера»), каноном не являются, а при покупке лишь обрекают будущего баржевода на дополнительный секс.

Кузов

Легенды приписывают всем «Волгам», особенно 21 и 24, титаническую прочность, дающую возможность выпиливания при соударении всего, что движется и имеет размеры меньше КамАЗа. В реальности, увы, это имеет мало отношения к пассивной безопасности — угробив при соударении весь экипаж кредитопомойки, «баржа» запросто помножит на ноль и своего хозяина, переломав ему грудную клетку рулем, а ноги — мотором.

Если же добавить сюда скорость, с какой постсоветские «Волги» гнивают, иногда о прочности кузова лучше промолчать. Такой самодвижущийся пепелац на высокой скорости может продемонстрировать все чудеса прикладной аэродинамики, вплоть до «взмаха крыльями» (это весьма забавное ощущение, когда машина начинает неиллюзорно шевелить ими, а в особо ржавых случаях они еще и частично отрываются).

Доставляет же он размерами: если в 21-й можно было даже заниматься групповым сексом (спасибо переднему «дивану»), то и в 24-й, хоть и стало теснее, но не намного. В дальнейшем место в «Волгах» несколько усыхало, и особенно в измерении «вверх»: впилиться головой в потолок на постсоветских машинах уже стало реально.

Трансмиссия

Бич вся волговодов и прямой намек на грузовой профиль завода. В каноне — четырехступенчатая, позже обретшая пятую ступень, но сохранившая ебические ходы (от ляжки водителя до колена пассажира) и околонулеву избирательность. После любой другой машины, даже если это «Жигули», можно случайно завести машину на передаче, поболтав рычаг привычным движением: то, что у любого другого автомобиля является свободным ходом на нейтралке, у «Волги» вполне может быть люфтом на включенной передаче.

В силу заднего привода коробка комплектуется двумя другими источниками лулзов: карданом (традиционно хуево сбалансированным) и задним мостом, который на типичной «Волге» просто обязан издавать характерный вой при разгоне, дополняемый не менее характерным звуком сыплющегося выхлопа (дребезг резонатора у «Волг» вообще принято для собственного спокойствия считать не багом, а фичей). Во времена выпуска особо доставляло то, что на конвейере иногда умудрялись неведомым образом перепутать и установить в мост главную пару с «грузовым» передаточным числом, что в итоге одновременно и заставляло «Волгу» заметно веселее валить, но и максималку резало на корню.

Ходовая

Трэш, угар и содомия в одном флаконе. Начнем с рулевого управления: до 2000-х «Волги» использовали свойственные грузовикам шкворни, которые улаживали автовладельцев еженедельным шприцеванием, зато, правда, придавали подвеске истинно баржеподобную мягкость и неубиваемость. Гидроусилителя, естественно, это все не имело, так что владельцу предлагалась почти грузовых размеров «баранка», быстро приучавшая при маневрах переключать ее двумя руками за... нет, лучше не говорить, за сколько оборотов.

С появлением на конвейере гидроусилителя единственным бонусом стало облегчение вращения руля, на практике же он доставил волговодам дополнительный секс. Запомни, анонимус, если ГУР на «Волге» просто истощно сопит и подтекает маслом, то он все еще считается исправным!

Тормозило все это чудо техники не менее грузовыми барабанными тормозами, заправлявшимися до ухода с конвейера 24-й серии ядреной жидкостью БСК (бутиловый спирт + касторка). Доставляла она только теоретической возможностью ее **пить** (с последующим поносом при недостаточной очистке), на морозе же замерзала, и до этого не отличаясь особой текучестью (недаром на старых «Волгах» гидравлические магистрали в сечении заметно ядренее, чем на любой другой машине). Зато, в отличие от современных гликолевых тормозов, БСК была неагрессивна к резине, поэтому манжеты можно было делать из любой сажекаучуковой смеси — но, обнаружив в гараже дедову «Волгу», новому владельцу тут же придется поменять все резинки, иначе от свежей тормозной жижи им придет полный и неотвратимый пиздец.

Дисковые тормоза таки появились на 3102, но в силу недоступности этой модели рядовому покупателю гражданские «Волги» сносно начали тормозить только в 90-е. В 2000-х на модель 31105 даже начали ставить АБС (о чудо!). Хотели как лучше, а получилось как всегда: машин выпустили мало, работу барабанов на задней оси до ума не довели, а уж что касается запчастей... Например, ступицу на «АБС-ную» модель найти



Крейсер «Аврора» гниёт и от пресной воды

Крейсер «Аврора» гниёт и от пресной воды



Хваленый прочный кузов

Хваленый прочный кузов

https://www.youtube.com/v=xvRyUT_BfZY
Howto



Да, поверх рессор действительно швеллер. В России рессоры сгибают тебя

практически нереально, вместо датчиков оборотов колес приходится колхозить «волговские» же ДПКВ.

Что же до подвески, то она позволяет поностальгировать по 1960-м. Если спереди на 24-й все было вполне цивильно (даже имелась чугунная (!) поперечина, прародительница всех этих ваших подрамников), то задняя проще не придумаешь: две рессоры, два амортизатора... и все. Даже [тяги Панара](#) «барже» не завезли. Отсюда и ее весьма специфическое поведение в поворотах. В дальнейшем изменений подвеска претерпела децл: появились шаровые спереди... да, в общем-то, и все. Неубиваемость подвески привела ко внезапному результату: чинить ее в ара-сервисах оказывается никудя не дешево, ибо без пропановой горелки тут не обойтись уже физически, а сожженные пропан и кислород наиболее честные ары даже расписывают в заказ-наряде отдельными графами. В более приличных сервисах на перетряхивание подвески «баржи», бывает, отправляют пионеров в рамках наказания.

Другой бонус примитивности задней подвески открыли ары и кубаноиды, традиционно котирующие «Волгу» как грузовик для перевозки мандаринов, свеклы и прочей сельскохозяйственной хуиты. Достаточно накидать побольше листов в рессору (или, и того хуже... см. сбоку), и «Волга» действительно таки обретает чудовищную грузоподъемность, правда, пиздец приходит уже не рессорам, а кузову. Более технически безграмотные экземпляры вкорячивают между мостом и кузовом пневмобаллон от автобуса, при необходимости стравливая воздух и возвращая машину в приличный вид (правда, при перегрузе тут еще и мосты гнет).

Олень

Нет, не тот, что за рулем, о тех ниже. Начиная с самых ранних прототипов на капот пепелаца устанавливался фигурка оленя. Олень невозбранно позаимствован с герба Нижнего Новгорода. Сия фигурка почти сразу же стала культовой и очень часто пиздилась с авто различными коллекционерами. В 50-х, когда совок начал переход от качества к количеству, оленя попячили из-за его дороговизны. Хотя официально заявлялось, что он де больно жопы заезавшимся пешеходам прокалывает.

На следующей модели фигурки уже не было, но олень стал маскотом ГАЗа на долгие годы вперед.

Мудак за рулем

Хозяин/водитель/хранитель/капитан «баржи» называется «**баржевод**» или (если уважительно) «**волгарь**», «**баржанин**», «**капитан баржи**». Если «баржа» досталась по наследству, то «**потомственный житель баржи**».

Особенности психики и культурный уровень человека, купившего Самый Престижный Отечественный Автомобиль^[2] аж за 10 тысяч американских долларов США, как правило, не позволяют ему ехать по ОДНОЙ полосе, пользоваться указателями поворота, пропускать кого-либо, благодарить уступивших дорогу аварийкой (само расположение аварийки у негра в жопе за рулевым колесом на 3110, 31105 дорейстайлинговой, куда нагибаться приходится так, что дорогу не видно, способствует) и делать другие **принятые у нормальных водителей** разумные вещи.



Волгарь такой волгарь

Баржевод практически не оборудован **мозгом**, так что едет со скоростью или 60, или 160 км/ч вне зависимости от состояния дороги. Часто волгарь едет чуть медленнее потока и по средней из всех доступных полос (если полосы две — занимает обе сразу). В связи с этим за ним образуется затруднение, а перед ним — широкое свободное пространство. Такая манера езды именуется как «Раздайся лёд — говно плывёт!».

Сами волговоды такое поведение объясняют грамотной конструкцией коробки, когда оптимальные для двигателя обороты не совпадают с принятыми в мире нормами скорости на любой передаче. Что требует либо насиловать авто, либо ехать как удобно. По сторонам и тем более в зеркала капитан баржи не смотрит, **матчасть** знает наизусть и постоянно чинит свое корыто. Катается на давно сломанной «барже», ибо в сервис везти впадлу (хуле, русская ведь! И так поедет). Потому, когда что-то совсем перестаёт работать, неисправность устраняется на месте с помощью гаечного ключа, кувалды, лома и такой-то матери. Очень часто без произнесения вышеприведенного заклинания или ему подобного починка не венчается успехом. Поэтому многие волговоды имеют готовый набор фраз, который помогает в ремонте. К примеру «Не заведешься — продам хачегам, будут на тебе арбузы возить!!!» Помогает безотказно. Также иногда можно просто долить бензина.

Иногда встречаются водители, оборудованные мозгом. Их сразу можно вычислить по отсутствию на машине **ара-тюнинга**, дырявых дверей и порогов, а также по идеальному знанию матчасти. Данных индивидов можно отнести к категории «маньяки», ибо их хлебом не корми — дай что-нибудь поковырять в любимой «барже». Также их отличительной особенностью является неизмеримое по силе желание помочь мигающей на обочине «Волге» и насмешливые взгляды в адрес стоящих с аварийкой **кредитопомоек**.

Каноничный баржевод обожает сбиваться в стаи, обычно в гаражах, в основном, с целью употребления и очередного ремонта, как капитального, так и текущего. Также исторически гнездится в таксопарках. Впрочем, в последнее время таксисты массово пересаживаются на корейские бюджетки/те же Логаны, и ареал обитания баржеводов постепенно сокращается.

Доработки

В конце 90-х и начале 2000-х в Нижнем Новгороде существовало множество фирм и фирмочек, занимавшихся «люксованием» «Волг». При желании можно было, например, поставить кондиционер (потом охуев с ремонтом, ибо модификаций было

около десяти, а запчастей — хуй). Дико котировался своп родного мотора на импортный, обычно ставились «тойотовские» «шестерки» 2JZ-GE (а иногда и 2JZ-GTE от Toyota Supra) с Aristo и Land Cruiser. При установке такого двигателя в расходник превращался задний мост (если его не меняли на импортный или от «догонялки»), дифференциальный редуктор в котором можно было убить за два-три старта в режиме «тапку в пол». Вместе с мотором в «барже» поселялась и АКПП от той же «Тойоты», доставлявшая кучу ебли, если управлялась электроникой. При вылете блока управления обнаруживалось, что о ремонте что-то могут знать только те самые нижегородские фирмочки — родной не подходит, надо исправлять прошивку.



Версия для русских дорог

Также было распространено явление установки «усиленного» моста от Volvo, который выдерживал значительно больший крутящий момент и, соответственно, мощность, ну и банально не выл уже с новья.

Версия для русских дорог

Обычно шился кожаный салон, ставилась шумо- и виброизоляция — и «Волга» сравнилась по цене с иномаркой аналогичного класса, а по степени заебучести в ремонте — превосходила в десятки раз. В чем пропит? Заказывали такие машины разного рода чиновники администрации Немцова в той же Нижегородской области, демонстрируя свою «близость к народу». Кто ж знает, что под капотом служебной «Волги» все детали от «Мерседеса» или «Тойоты»?



Surprise, motherfucker!

Отдельное явление в волговодской среде — это стремление всеми силами упихать себе под капот V8 (то ли в попытках превратить дедушкину «баржу» в типа-масл-кар, то ли в память о спецверсиях, при совке оный мотор имевших). При желании такая переделка за энную сумму и с изрядным сексом даже могла быть легализована, но для езды была мало пригодна. В первую очередь из-за того, что чаще всего для подобного «туника» применялся мотор от ПАЗика (ЗМЗ-513 или 515, вместо каноничного ЗМЗ-505, который и ставился на КГБ-шные «догонялки»), насилувавший развесовку машины настолько, что задняя ось срывалась в пробуксовку от малейшего чиха, и езда на этом сооружении даже по прямой изрядно тренировала очко.

Surprise, motherfucker!



Longcat is sooo long

В наше время

При всех своих минусах, идеально вылизанная или грамотно приправленная свежими деталями 21-я или 24-я «Волга» — это автомобиль, как говорится, «с душой» — ее можно протирать тряпочкой, любовно шприцевать перед какими-нибудь ретро-ралли и так далее. В прямых руках такие машины иногда неплохо тюнингуются, сохраняя свой стиль и одновременно доставляя хорошей динамикой и управляемостью (правда, при этом, как правило, верх «Волги» «срашивается» с днищем, мотором и подвеской от зарубежного донора). Неплоха и 3102, если ты ностальгируешь по номенклатуршине конца Совка.

Longcat is sooo long



Люкс эдишон

Все автомобили, произведенные начиная с 90-х, не представляют культурной ценности, и оправданной покупкой могут быть только при специфическом чувстве прекрасного и желании поебаться. Ибо, как ты ее ни вылизывай, она все равно будет сыпаться и гнить. Кончает свою жизнь такая машина обычно в приемке чермета или утилизируется в обмен на 50-тысячный ваучер, что можно назвать самым выгодным вариантом. Большинство 3110-го поколения — это гнилые ведра сомнительной ухоженности, зачастую еще и отпахавшие в такси.

Люкс эдишон

Иногда, конечно, «Волга» закупается исключительно для корчевания. Но тут скорее заслуга компоновки кузова, в подкапотню которого спокойно влезает хоть рядная шестерка, хоть V8. Ебли выходит на круг все равно много: в дрифтовые корчи, например, приходится полностью вкатывать задний редуктор, приводные валы и многорычажную подвеску от [забугорного донора](#), и тогда новорожденный Франкенштейн действительно начинает валить боком ядрено и контролируемо.

[Ретротест, часть 1: Волга ГАЗ-24](#)

Галерея

CARтинки



Быстрофикс



[«Бурлаки на Волге» на «Волге»](#)



3105. К счастью, не взлетела



3111. Не взлетела скорее к сожалению



Плод греховного соития с УАЗом

Хотрод-стайл

ОН SHI~~

Но обычно бывает так



Или даже так

«Баржа» выживальщика

Повторять не стоит [3]

И так бывает



Такой могла быть...

2020

Видео

Волга 31105 Крайслер
Тюнинг авто своими руками
Тюнинг салона. Дёшево и сердито.

<https://www.youtube.com/watch?v=IAohCcrXyks>

Ещё пример. Марка — ничто, тюнинг — всё.

Примечания

- ↑ Ныне к этим машинам отношение в среде баржеводов неоднозначное. С одной стороны, любому ясно, что «Крайслер 2000» модельного года с автоматом, пусть даже ГАЗовской сборки, однозначно был лучше и качественней любого тогдашнего российского ведра, а с другой, многие волгари говнят «Сайберы» за то, что они «не родные, не наши». Сам же по себе автомобиль был весьма неплох, но не взлетел, потому что стоил от 400 до 550 кусков, тогда как по той же цене в то время продавались «Фокус» и «Мазда 3», и платить такую цену за, пусть даже псевдоотечественное, авто долбоёбов не было.
- ↑ Впрочем, отчасти этому можно найти объяснение. В 70-е годы новая Баржа стоила 9000 тогдашних рублей, а средний советский рабочий получал в месяц 130 целковых. Даже если находился дистрофик, способный ничего не жрать 4 года ради получения машины, то даже скопив необходимую сумму, он не мог вот так сразу купить «Волгу»: на это требовалось ещё разрешение с работы. Короче, тот немногочисленный счастливчик, у кого при Союзе была частная (а не служебная) ГАЗ-24, действительно мог смотреть на хозяев менее статусных автомобилей как на говно. Видимо, это ушло в генетическую память.
- ↑ Сие есть попытка скрестить ГАЗ-21 и РАФ-977, базировавшийся на агрегатах все той же 21-й. Поделие некоего А. Арсеньева, жестянщика из гаража МВД. Ныне находится в музее на Рогожском Валу, доставляет посетителям перекоسةбленной от рождения мордой (автор не успел довести до ума, вот и смотрят фары в разные стороны).



Транспорт

Автобусный метрофанат транспортные фанаты транспортные фанаты/интернет СССР на
Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet Harley-Davidson
Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting Renault Logan Ru auto Subaru
Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ
АвтоВАЗ Автожур Автомобилист Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп
Автошкола Андрей Рыбакин Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко
Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85
Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник
День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки
Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром
Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида Колхозник
Конструктор Кравчучка КраАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ Маршрутка
Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране Метробабки МКАД
Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич Москвич/АЗЛК
Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива

w:Волга (автомобиль)