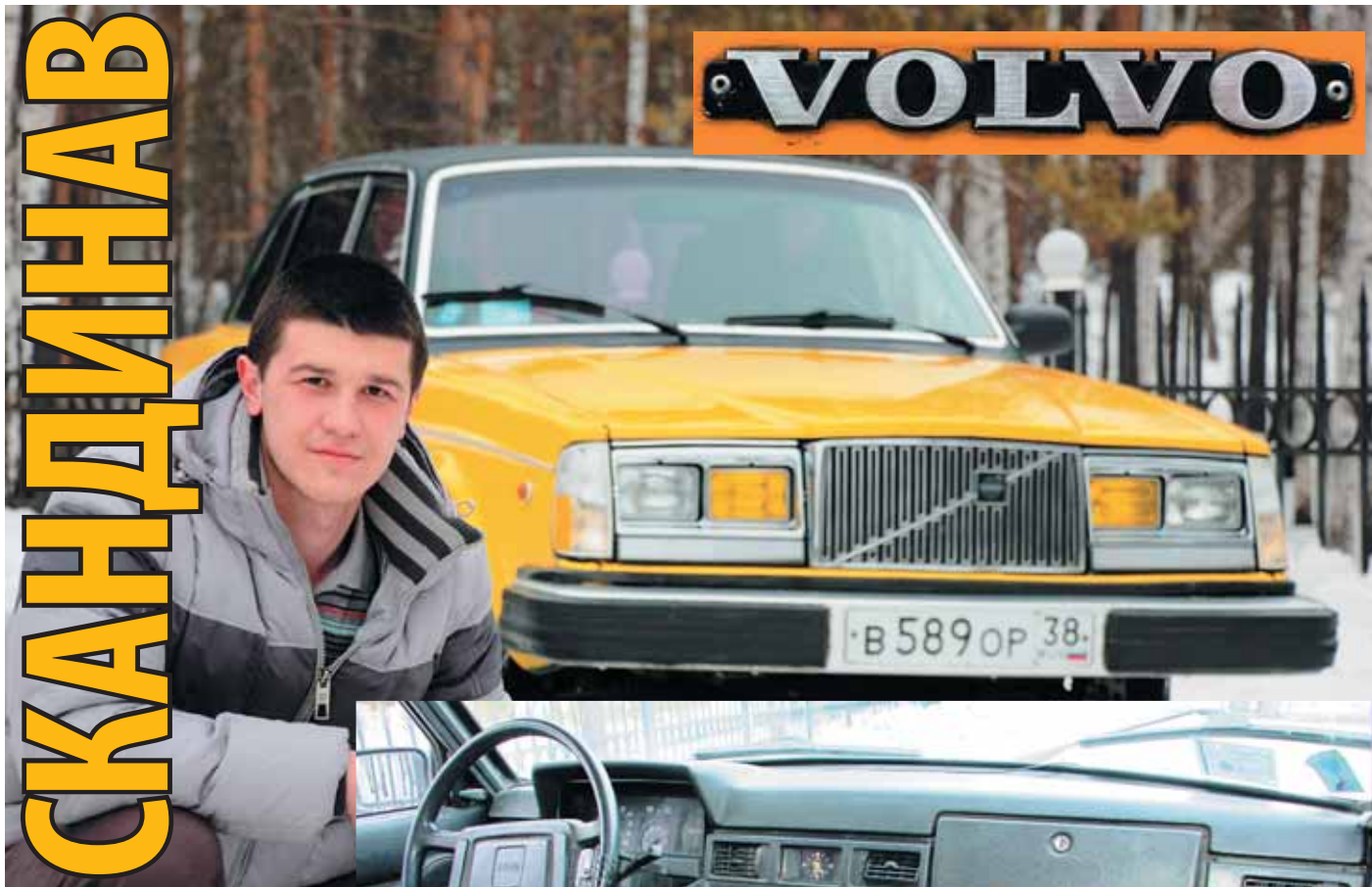


СКАНДИНАВ



Герман КРАВЧЕНКО, владелец Volvo 244
 — Любимая машина, игрушка. Конечно, есть в автомобильном мире куда более редкие экземпляры. Но так уж получилось, что в семье с моего детства был именно Volvo 244. Буду и далее приводить в оригинальное состояние. А продавать не собираюсь.



30 лет не срок? Когда смотришь на этот Volvo 244, понимаешь — машина, конечно, видывала лучшие времена, но сейчас в заботливых руках, словно переживает вторую молодость. Из огорода, как это часто бывает у ценителей ретро, ее, понятно, не выкапывали, и все-таки жизнь потрепала. Однако когда нажимаешь на газ,

Дизайн панели характерен для тех лет, материалы простенькие – в Европе в те времена далеко не у всех фирм было стремление попасть в «премиум-сегмент». Рычаг коробки от обычной 4-ступенчатой «механики». Не хватает кнопки over drive на торце



От носа до хвоста – без малого пять метров. Оба бампера «безопасные», с устройствами для поглощения силы удара



делаешь движение рулем... Впрочем, перед очным знакомством все же необходимо некое пояснение.

Ну где было найти запчасти, когда еще не существовали интернет-магазины? Не «копейка» и даже не Mark 80-х годов, каких много. И предыдущий владелец особо не заморачивался — вскрытие мотора, например, явило Герману волговские обточенные поршни. Сам же он в этом вопросе куда более щепетилен. Ведя чуть ли не археологические раскопки, собрал целую коллекцию артефактов — семь Volvo 200-й серии разных лет выпуска, от универсала до турбоверсии. С таким-то запасом доноров как не отреставрировать?

Нужно сказать, что основная цель — сохранение или, точнее, приведение в аутентичное состояние — почти достигнута. Остались лишь незначительные мелочи, которые, возможно, будут устранены. Так, **1,9-литровый двигатель**, пережив капитальный ремонт, прибавил 200 «кубиков» объема. **Сейчас установлен 2,3-литровый**, чьим донором стал Volvo 740. Но такой же существовал и на серии 200. Все навесное — оригинальное. Не родные разве что дополнительный электровентиль торца да карбюратор.

Вместо «автомата» (были 3-и 4-ступенчатый) — **оригинальная же «механика»**. Четыре передачи в ней соседствуют с занятым блоком на торце корпуса — с соленоидом и контактами. А на рычаге КП — кнопка. Оказывается, на 200-й серии так своеобразно решали отсутствие пятой ступени — электрическим over drive'ом. Пока, увы, не работает. Какая там связь — фрикционная или механическая — и что, соответственно, туда лить — неизвестно. Видимо, под замену пойдет и задний мост. Просится балка от турбоверсии, у которой, есть все основания считать, имеется самоблокирующий дифференциал.

Тормоза и подвеска — это то, в чем до какого-то времени использовались «левые» детали. ВАЗы делились колесами — до того, как шведские не стали доступны. А какой-то грузовичок Nissan до сих пор донор **амортизаторов**. Ну и снаружи спереди Volvo еще недавно обходился «хэнд мэйдом» — фронтальная **оптика** была слеплена из отечественных фар и жести. Светотехника от заокеанской версии, какую хотел Герман, нашлась... только в Америке. А поворотники к ней при-

шло «выплавлять» самостоятельно. Не обходилось, разумеется, без кузовных работ и перекраски. Сейчас осталась лишь косметика.

Каких откровений можно ждать от автомобиля возрастом более четверти века, который в 90-х годах пренебрежительно называли чемоданом, а его водителей — Volvo-драйверами? Надо понимать, не низких светофорных стартов и идеальной прорисовки виражей. А вот обычных автомобильных радостей — пожалуйста!

Рядная «четверка» даром что имеет 2,3 литра, по вибронгруженности ничуть не хуже аналогичных по объему современных агрегатов с балансирными валами. Звучит не идеально, зато как-то живо, не чета нынешним «швейным машинкам». А уж как тянет! 110 сил и 187 Нм? Но максимальный момент достигается уже при 2500 об/мин, большая же его часть, кажется, на холостых. На четвертой двигатель без особого напряжения вытягивает с тысячи. Дизель из древних! Причем такая его характеристика как нельзя лучше соответствует коробке передач, точнее, приводу ее рычага. Сами-то отношения не заставляют насиловать двигатель, а вот в передаче — попробуй попади!

Зато я не чувствовал себя тем самым Volvo-драйвером. С момента появления в 1974 году на 200-ю серию устанавливалась рулевая рейка и гидроусилитель «в базе». Точность одного и производительность другого на уровне нынешнего E-класса! А какие могут быть претензии к тормозам — дисковым вкруг и с четырехпоршневыми суппортами спереди! Поневоле вспомнишь о том, что Volvo выступали и в кольце, и в ралли.

А вот подвеска, как отмечает сам Герман, пока не отвечает ни классу, ни имиджу. Если стойки в составе переднего McPherson ведут себя порядочно, то задняя балка взбрыкивает — дают о себе знать пружины от грузопассажирской версии 245 и упомянутые грузовые амортизаторы. Впрочем, только на крупных неровностях, что расторяется в ауре автомобиля. Чемодан? 20 лет выпуска и большой тираж? История — нетривиальных для своего времени технических решений и успешного маркетинга! Любовно сохраняемая в руках увлеченного человека.

Максим МАРКИН
Фото автора



Одновальная 2,3-литровая «четверка» — живой агрегат. И хорошо тянущий почти с холостых оборотов. Обратите внимание — поставлен под наклоном



Что любопытно, все рычажки-клавиши переключаются без проблем, а пластик не раздражает скрипами



Комбинация приборов столь же самобытна, как и весь автомобиль. То, что тахометр небольших размеров, вполне объяснимо. Крутить двигатель в зев нет смысла, он сам подскажет, когда переходить на следующую передачу — езда на моменте!



Сзади, на удивление, не очень тесно. Кстати, в проеме виден оригинальный цвет. Перекрасить бы...



При многих новаторских решениях задний мост инженеры Volvo оставили цельным. К нему плохо подходят пружины от универсала Volvo 245 и амортизаторы от грузовичка Nissan

