

## Riikliku julgeoleku nimel

Martin Ruud

**Omaaegsed "suure kodumaa" sõiduvahendid ei hiilanud just eriti väljapaistva sooritusvõimega. Plaanimajandus kohustas Nõukogude inimest säästlikult elama ning rõõmustama kõige praktilise üle, mida partei pakkus. Milleks ebapraktilised sportautod, kui juba 1,5liitrine ülajaotusnukkvõlliga Moskvitš pakkus heldelt sõidulusti? Siiski eksisteeris ka selles tohutus impeeriumis kiireid autosid. Seda aga mitte sõidurõõmu pärast, vaid julgeolekukaalutlustel.**



Omaaegses NSV Liidus leidis hulgaliselt inimesi, kellel lasus riiklik kohustus liikuda teistest kiiremini ning olla alati esimesena kohal. Nõukogude salateenistus (kurikuulus Riikliku Julgeolekukomitee ehk KGB) vajas pealtkuulamiseadmete, spetsiaalsete sidetehnika ning seadusest kõrgemale ulatuvate eriõiguste kõrval ka teistsuguseid sõidukeid.

Esimest korda tekkis suurem vajadus kiirete autode järele 1960-te aastate alguses, kui parteiladvikut hakkasid teenindama uued võimsa V8-mootoriga limusiinid GAZ-13 Tšaika ja ZIL-111. Riigis puudus sõiduauto, millega niisugust limusiini eriolukorras turvata. Kiirete autode importimine kapitalistlikust välisriigist ei olnud aga suurtes kogustes aktsepteeritav.

1962. aastal alustas Gorki autotehas riiklikul korraldusel käsitöona GAZ-21 baasil eriseeria Volgade komplekteerimisega. Spetsiaalselt julgeolekujõududele mõeldud auto varustati Tšaika 5,53 liitri V8-mootori ja 3käigulise automaatkäigukastiga. 195 hj Volga spetsiaalmodel sai nimeks GAZ-23.

V8-mootor oli piisav, et anda Volgale tippkiiruseks 160 km/h. Operatiivsõiduk oli varustatud küll nii automaatkäigukasti kui roolivõimendiga, kuid selle vägisi sündinud auto sõiduomadused olid pea olematud. Sobimatu kaalujaotus, aeglane rool, pehme vedrustus ja kehvad pidurid ei kõla just paljulubavalt. Õnneks liiklesid nendega peamiselt "julged poisid", kelle ametikohustused ei lubanud hirmu tunda.

Autod, mida polnud olemas

GAZ-23 oli kaks esimest aastat üdini salajane projekt. Väliselt ei erinenud ta tavamudelist suurt millegagi.

Vaid juhiuksele kinnitatud suunariga prožektor võis reeta julgeoleku auto. 1964. aastal ilmusid tehnilised andmed ka avalikku autoalasesse kirjandusse. Osta niisugust autot Nõukogude inimene ikkagi ei saanud. Avalikustamise põhjus oli hoopis lootus neid sõidukeid ekspordiks müüa (tsiviilmudelina GAZ-23B).

Ametlikult märgiti tootmise algusaastaks 1964, kuid tegelikult oli kahe varasema aastaga valmistatud juba 272 autot ja need erinevatele KGB allüksustele laiali jaotatud. Edaspidi valmis neid keskmiselt 30-50 ühikut aastas, ühtekokku veidi üle 600 auto. Kas reaalselt ükski ka eksporditi, pole teada.

1970. aastal alustas Gorki autotehas uue põhimudeli GAZ-24 tootmist. Sellega lõppes GAZ-23 baasina kasutatud GAZ-21 valmistamine ning ametlikult kadus Volga V8 igaveseks ajalukku.

Tegelikult ei kadunud erivajadustega seltsimehed kuhugi ja V8-Volgad ka mitte. Gorki tehase spetsiaalstudios sündis uus eriversioon GAZ-2424. "Topelt 24" oli GAZ-23 otsene järeltulija, kasutades sama tehnikat.

Nüüd oli tegu juba riikliku saladusega. GAZ-2424 tehti väliselt tavamudelist eristamatu. V8-mootori jämedad väljalasketorud ja kaks suurt summutit koondusid põhja all enne tagasilda ühte peenikesse torusse ning auto alt vaatas välja igati tavaline Volga summutiots. Põhja all reedab tavatut mootorit veel kogukas Tšaikal pärinev tagasilla reduktor, talumaks mootori 405 Nm pöördemomenti. Autosse sisse piiludes oli ainus eriline tunnus kaks pedaali tavapärase kolme asemel. Kui Tšaikal toimus käigurežiimide valimine nuppude abil, siis Volgal oli põrandal tavapärase kang. Raskendamaks V8-ga auto eristamist tavamudelist oli käiguvalits identne tavalise manuaalkasti omaga. Liikus ta siiski automaatkastile omaselt ette-taha. Et asja veelgi segasemaks ajada, jäeti mõnikord pettemanöövriks alles ka kolm pedaali, millest üks oli kasutu.

V8-mudel oli olemas igast Volga versioonist. GAZ-2424 vahetas 1985. aastal välja GAZ-2434, mis baseerus 2410-l. Kandiliste tuledega eksklusiivmudeli GAZ-3102 kiirem variant oli 31013. Viimane oli tegelikult seeriamudeli üks prototüüpidest, mida siis edaspidigi vastavalt vajadusele põhimudeli kõrval käsitöona kokku pandi. Tehnika oli sama, kuid kapotialune oli juba algselt V-kujulise mootori tarbeks kohandatud.

Üdini puudulik kontseptsioon

Tšaika V8-mootor on tohutu suur ja raske. Originaalis asus ta tugeval raamil, ent Volga oli kandevkerega ning tema kapoti alla sellise mootori paigutamine ei olnud lihtne. Vajaliku ruumi tekitamiseks tuli kapoti all kaks kere tugevdustala ära kaotada. Mootori ja kere vahele jäi ruumi napilt üle poole sentimeetri, mis tähendas, et suurele V8-mootorile vajalikku "mänguruumi" ei võimaldatud. Küllaltki jäigalt kinni polditud mootor kandis autosse tugeva vibratsiooni ning väänas keret iga gaasivajutusega. Pehmemaks lõigatud kere vajuks aga mootori massi ja suure pöördemomendi survele mõne aasta kiiva.

Vältimaks esisilla liiga kiiret väsimist olid (vähemalt algusaastatel) V8-mudelil kõik sillaosad sõjatehastes toodetud eriterasest, vedrud ja amordid olid tugevamad. V8-mootoriga Volga remont ja hooldus oli mehhaanikule nagu karistus. Mootori tagumisele poolele ligi pääsemiseks (kasvõi küünalde vahetamiseks) olid salongi ja mootori vaheseina tehtud spetsiaalsed poltidega eemaldatavad luugid.

Tavapärase kütusepaagi asemele pandi 80 või 100 liitrine paak. Kütusekulu oli niisugusel autol vahemikus 15-25 liitrit sajale. Omaette probleemiks kujunes rehvide, mis taluksid ühteaegu suurt massi ja Vene auto kohta ebatavalisi kiirusi, valik. Lõpuks kasutati tavapärase neljakihiliste asemel GAZ-24 universaalkerega mudeli 2402 kuuekihilisi rehve.

GAZ-2424 oli sõiduomadustelt veidi parem kui eelkäija, kuid raske nina, kerge pära ja võimas mootor muutsid sõiduki suurtel kiirustel peaaegu juhitamatuks. Talvel libedaga oli olukord veel hullem. Olgugi, et V8-Volga pakiruumi põrandal oli põhivarustuses raske terasplaat, kippusid need "elukad" tihti käest minema.

Nimetatud Volgasid kasutati üsna mitmel otstarbel. Sileda plekiga musta värvi autod täitsid tihti esindusfunktsiooni, saates siniste viikurite välkudes limusiine või sõidutades tähtsaid parteilasi. Nende kõrval kasutati ka eriettevalmistuse saanud koletisi, mille kered olid tugevdatud toruraamidega ning tiivad kahekihilised ja seest betooni täis valatud. Sellised "ründeautod" kaalusid umbes 3 tonni. Ikka selleks, et vajadusel limusiinil tee eest puhtaks sõita või rammimisel teatud eeliseid omada!

V8-Volga kõrval eksisteerisid veel haruldasemad kahe ja kolme kambriiga rootormootoriga autod. Nende juhitavus oli parem, kuid töökindlus olematu. Neid kasutati vähe, sest remont oli keeruline ja eritöödeks pidi kohalik automajand Moskvas remondibrigaadi tellima.

#### Volga V8 ja Eesti

V8-mootoriga Volgad sõitsid ka Eestis. Endise ENSV Riikliku Julgeolekukomitee Automajandi juhataja meenutuste kohaselt oli neid korraga teenistuses umbes neli eksemplari. Peamiselt kasutas neid KGB 7. osakond. Midagi eriti head nende kohta ei meenutatud ning kui Togliattist hakkasid tulema eriettevalmistuse saanud Lada julgeolekuversioonid 21015, loobuti Eestis Volgade kasutamisest. Ladad olid kiiremad ja töökindlamad.

Eestis oli V8-Volgade kasutusiga paar aastat või kuni 100 000 km. Seejärel müüdi nad edasi riigiettevõtetele või saadeti rajoonide täitevkomiteedesse. Erakätesse sattumist püüti vältida. Teadaolevalt pole ühtegi neist säilinud.

Üks haruldane GAZ-31013 siiski Eestis on, mis ekstreemturismi korras hiljuti Venemaalt ära toodi. Pärast põgusat proovisõitu oli selge, et see pole luksusauto, vaid KGB "kappide" tööriist. V8-Volga müriseb ja vibreerib seest hoopis rohkem kui tavamudel. Loogiline, sest tavapärase müramatt ei mahtunud lihtsalt ära. Gaasivajutusele reageerib monstrum väga eba-Volgaliku rõõgatusega ning võtab päris jõuliselt kohalt. Käiguvahetused pole sugugi nii sujuvad kui tänapäeval harjutud. Pealegi puudub käigukastil tavapärase Park-asend. On vaid neutraalkäik ning sõidukit parkides tuleb kasutada käsipidurit.

Järsul kiirendusel kipub käigukast *kickdowniga* viivitama, ent kui "venelane" on end kord ägedaks ajanud, siis pole suitsurõngad tagarehvide ümber mingi probleem. Vastupidiselt ootustele pole mootorihäätlitel midagi ühist GAZ-53 veoautoga. Sellist müdinat võib pigem kuulda ZILi või LAZ-bussi lähedusest.

Kokkuvõttes ütleks, et tegemist on aukartust äratava jõhkardiga. Robustse ja brutaaalse elukaga, mis tavainimesele liiklemiseks absoluutselt ei sobi. Aga sõiduelamus missugune! Autost väljudes tekkis tahtmine rahustuseks üks Priima tõmmata.