

Esmalt toodeti põhimudelit GAZ-21B ja taksovarianti GAZ-21G. Neil modifikatsioonidel oli horisontaalsete kroomitud iluribadega esiots, mille keskel oli viisnurga kujutisega ümar dekoratiivdetail. Kuna rippklappidega uus mootor ei olnud veel seeriatootmises, varustati need sõidua autod GAZ-20V Pobeda ümberehitatud mootoriga, mille võimsus oli tõstetud 65 hobujõuni (selleks suurendati silindrite läbimõõt 82 mm-lt 88 mm-ni). Tegemist oli altklappidega mootoriga, mida hiljem kasutati maastiku autodel UAZ-69 ja UAZ-450. Kasutati Pobeda hoobamortisaatoritega sildu ja kolmeastmelist käigukasti. Tagasilla ülekandearv oli 4,62. Esimeste Volgade tippkiirus oli 120 km/h.

Autod GAZ-21B ja GAZ-21G olid tootmises kuni 1957. aasta keskpaigani.

Järgmine põhimudel GAZ-21V säilitas eelmiste väliskuju, kuid see varustati juba rippklappidega mootoriga (70 HJ 2,44 l). Paralleelselt selle põhimudeliga olid tootmises takso GAZ-21A ja eksportmudel (rohkem krooni ja parem siseviimistlus) GAZ-21D.

Aastail 1957-1958 toodeti väikeste seeriatena ka modifikatsiooni GAZ-21 (indeksita). See Volga oli varustatud kolmeastmelise automaatkäigukastiga (nagu GAZ-13 Tšaika) ja tagasilla ülekandearv oli vähendatud (kirjanduses esineb mitu varianti). Tippkiirus oli 125 km/h.

Automaatkäigukastiga toodeti ka parandatud viimistluse ja forsseeritud mootoriga (80 HJ) modifikatsiooni GAZ-21K.

Eestis registreeriti esimene GAZ-21 VOLGA 1957. aasta juunis. See kuulus tolleaegsele Ministrite Nõukogu Autopargile. Tegemist võis olla modifikatsiooniga GAZ-21B. Sama aasta sügisel sai sama asutus veel viis GAZ-21 Volga.

Esimene eraisikuna Eestis (Tartus) registreeris sõiduauto GAZ-21

VOLGA keegi Fjodor Tsistov, elukoha järgi otsutades tõenäoliselt sõjaväelane (lendur). Tuntud eestlastest sai endale seda marki auto oktoobris 1957 maletaja Paul Keres.

Esimesed taksod GAZ-21 Volga (ilmselt modifikatsioonid 21G või 21A) registreeriti Tallinna Takso-pargile veebruaris 1958. Samal ajal registreeriti veel ka taksosid Moskvi 402 ja GAZ-20V Pobeda.

1958. a. lõpust võeti põhimudelina tootmisse modifikatsioon GAZ-21I, millel oli uut moodi esiosa (laiad vertikaalsed ribid) ja rippklappidega mootor. See auto püsis tootmises aastani 1962. Sellega paralleelselt toodeti taksot GAZ-21A ja parandatud viimistlusega eksportvarianti GAZ-21K.

1962. aastal alustati põhimudeli GAZ-21I tootmist, mis kestis aastani 1965. Selle mootori võimsus suurendati 75 hobujõuni, võeti kasutusele teleskoopamortisaatorid, muudeti tagatulesid ja iluvõre kujundust (kitsaste vertikaalsete ribidega võre). Paralleelselt sellega toodeti taksot GAZ-21T ja eksportvarianti GAZ-21M. Viimastel kasutati võimsamaid mootoreid (80 ning 85 HJ) ja kere oli paremini viimistletud. (1962. aastast võeti tootmisse ka universaalkerega variant GAZ-22, mida käesolevas käsitluses aga ei vaadelda.)

1965. aastal moderniseeriti Volga taas, kusjuures põhimudelina läks tootmisse GAZ-21R. Paralleelselt sellega toodeti modifikatsiooni GAZ-21TS (takso), GAZ-21S, GAZ-21N, GAZ-21NJU, GAZ-21US, GAZ-21SJU (eksportvariandid, sealhulgas ka parempoolse rooliga).

Viimased modifikatsioonid olid tootmises aastani 1970, kui mindi täielikult üle GAZ-24 Volga tootmisele.

GAZ-21R baasil toodeti väikestes seeriates ka GAZ-23 Volga, mis oli varustatud GAZ-13 Tšaika mootori ja automaatkäigukastiga. Just see mudel kuulub unikaalsete hulka, vaevalt seda Eestis leidub. Haruldasteks võib minu meelest pidada ka aastail 1957-1958 toodetud automaatkäigukastiga Volgasid, samuti esimesi modifikatsioone 21B ja 21G. Neid toodeti kõige vähem ja ka säilinud on neid väga vähe.

Tuleb silmas pidada, et suur osa Eestis praegu leiduvatest GAZ-21 Volga erinevatest modifikatsioonidest on läbi teinud kapitaalremondi kas Koeru või Panevežise (Leedu) autoremonditshases ning seal algse modifikatsiooniga võrreldes märkatavalt teisenenud. Kirja autori saadetud fotode järgi on alust arvata, et seegi auto on läbinud kapitaalremondi autoremonditshases ning seetõttu ei saa siin rääkida sõiduki väärtusest unikumina. ■

