

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 230 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ



№ 10



ВАЗ-2121 «НИВА»

НОВУ-ХАУ ИЗ СССР
ДЖИП ДЛЯ СЕЛА
БЕЗДОРОЖЬЕ НЕ ПОМЕХА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №10, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Свидетельство о регистрации в Федеральной
службе по надзору за соблюдением законо-
дательства в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Пабблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины: 8-800-500-8-400**

Свидетельство о регистрации СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»
E-mail: cars@deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
УП «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел. (017) 297-92-75

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.

Рекомендуемая цена:
230 руб., 39.90 грн., 990 тенге
ISSN 2071-095X
© 2009 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.
Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

При подготовке номера использованы
данные из книги:
«Высокой мысли пламень»,
Управление главного конструктора
АвтоВАЗа, Тольятти, 2004 г.

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: архив В. А. Котлярова;
5: (центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, верх, низ)
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) ООО «Де Агостини»;
7: (верх прав, лев, центр, низ) частная
коллекция Максима Шелепенкова;
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (верх, лев, низ, прав, центр, лев)
частная коллекция Максима Шелепенкова;
15: (верх, прав) архив В. А. Котлярова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль ВАЗ-2121 «НИВА» любезно
предоставлен Музеем военной
автомобильной техники Рязанского
военного автомобильного института.
Заказ экскурсий по телефонам:
+7 (4912) 93-94-74, +7 (920) 952-40-22.**





«Нива» — ноу-хау родом из СССР, которым потом стали пользоваться во всем мире. Наши автомобилестроители были первыми, кто в одной компактной машине совместил проходимость настоящего внедорожника и комфорт легкового автомобиля.

Первые эксперименты

Со времени создания полноприводных джипов все в них подчинялось только одному: преодолению бездорожья. На асфальте или на хорошей дороге от них никто даже не думал требовать многого. У легковых автомобилей также было свое назначение: скорость, комфорт, элегантность, — но вне дорог они оказывались беспомощными. Это считалось в порядке вещей, и о размещении столь разных концепций никто раньше не помышлял.

Все началось летом 1970 года, когда на только что пущенный в строй Волжский автомобильный завод в Тольятти приехал высокий гость — председатель Совета Министров Алексей Николаевич Косыгин. Он занимался всей экономикой государства, в том числе и вопросами машиностроения, и приехал посмотреть, во что в итоге вылились многомиллионные государственные затраты. При осмотре завода очередь дошла до отдела главного конструктора, и Косыгину представили перспективный автомобиль «люкс»

(ВАЗ-2103), на котором совместная работа с итальянцами, согласно контракту, заканчивалась. Возник справедливый вопрос — а что дальше? Алексей Николаевич предложил делать автомобиль для сельчан, а то они оказались обделенными, ведь «Жигули» предназначались в основном горожанам. В то время одной такой фразы от второго лица в государстве оказалось достаточно, чтобы на ВАЗе началась работа над полноприводным сельским автомобилем. На этом этапе был соблазн просто подкатить под стандартный кузов ВАЗ-2101 полноприводную трансмиссию, но от этого явно тупикового варианта быстро отказались. Было решено делать полностью оригинальную машину с несущим кузовом, просто используя, где это возможно, «жигулевские» агрегаты.

По агрегатам и их компоновке вначале не было единого мнения. Специалисты старой школы предлагали традиционную зависимую подвеску всех колес на рессорах и отключаемый полный привод. А молодые конструкторы видели машину совсем

другой, с независимой передней подвеской, с пружинной подвеской обоих мостов, с постоянным полным приводом и блокируемым межосевым дифференциалом. В конце концов, их точка зрения победила, естественно, не без поддержки главного конструктора ВАЗа Владимира Сергеевича Соловьева, который сумел разглядеть в этих предложениях более перспективные идеи.

Первоначально машина виделась открытой. Тогда все полноприводные легковые автомобили делались по одному принципу: простой, утилитарный кузов с мягким верхом, с минимумом комфорта. Первые опытные образцы родились быстро — необходимо было в работе проверить конструкторские и компоновочные решения, посмотреть, на что вообще способен внедорожник на отечественных агрегатах. В результате над внешним видом автомобилей Э2121, вышедших на испытания в 1972 году, работали не художники, а сами конструкторы. Машины получились неказистыми, за что и получили тут же прозвище «крокодилы».



Опытный образец Э2121 — «крокодил» (1972 год)

Однако они уже имели полноценную джиповую начинку: мощный 1,6-литровый двигатель, два ведущих моста, демультипликатор в раздаточной коробке, большие колеса с грунтозацепами и прекрасную геометрию с небольшой колесной базой, малыми передними и задними свесами. Опытные машины показали хорошую проходимость и ходовые качества. Стало ясно, что новый внедорожник получился, но требовалось улучшить его внешний вид.

В процессе проработки первых дизайн-проектов для ВАЗ-2121 возник справедливый вопрос: «А почему вездеход для сельской местности должен обязательно уступать по комфорту «Жигулям»? Понимание того, что

Единственно верное решение

Первые опытные машины новой концепции, с закрытым кузовом, изготовили летом 1973 года (ведущий конструктор — Петр Прусов). Они получили заводское наименование 232121, а в октябре 1974 года имя собственное «Нива», с намеком на сельские просторы. Это название для машины предложил ее дизайнер В. Сёмушкин.

Кроме нового кузова, на данном этапе окончательно определились с постоянным полным приводом с межосевым дифференциалом. Сделано это было неслучайно: в наличии у конструкторов ВАЗа были только что освоенные агрегаты «Жигулей» (ведущие мосты, коробки передач и карданные

Нетрадиционным на ВАЗ-2121 стало и решение применить передние дисковые тормоза. Тогда на вездеходах не применялись тормозные механизмы такого типа, считалось, что барабанные тормоза надежнее и менее прихотливы к грязи. Но создателей «Нивы» это не остановило.

К сожалению, не все менялось на машине только в лучшую сторону. Так, из технологических соображений на 232121 решили использовать унифицированную с «Жигулями» коробку передач, поэтому раздаточную коробку отсоединили от нее, введя в конструкцию машины дополнительный карданный вал (на «крокодилах» эти агрегаты были жестко состыкованы друг с другом).

Машина получила собственное имя «Нива», с намеком на сельские просторы

комфорт такому автомобилю столь же необходим, как любому другому, пришло не сразу, особенно у чиновников от автомобильного министерства. Свою позицию конструкторам ВАЗа пришлось доказывать и отстаивать. Да и о каком особом комфорте шла речь? Элементарные требования для обычного автомобиля: отсутствие голых металлических громыхающих панелей и хлопающего на ветру тента, полноценные мягкие сиденья, минимальная шумоизоляция.

На этом этапе работ над полноприводником для села возник альтернативный закрытый вариант ВАЗ-2121, автором которого стал молодой дизайнер Валерий Сёмушкин. Идею закрытого комфортабельного кузова подержал и главный конструктор — Соловьев.

шарниры), но они оказались слабоваты для обычного внедорожника. По этой причине на «Ниве» разделили дифференциалом крутящий момент поровну между мостами, тем самым снизив нагрузку на них в два раза. Одновременно такое решение позволило «Ниве» всегда быть готовой к преодолению препятствий, у машины улучшилась устойчивость и управляемость, особенно на скользкой дороге. Однако, за счет большого количества постоянно вращаемых шестерен заметно повысился уровень шума и снизился общий ресурс. Справедливости ради отметим, что эта схема придумана не на ВАЗе, она уже применялась на рамном внедорожнике *Range Rover*, который получился больше, тяжелее и дороже «Нивы».

Этот вал навсегда станет «головной болью» всех «нивоводов» как источник дополнительного шума и вибрации в машине. На Западе шутили, что «Ниву» разрабатывали глуховатые конструкторы.

В «Ниве» многое делали не так, как принято в отечественном автомобилестроении. Взять хотя бы размещение запасного колеса. Навешивать его снаружи, сзади или сбоку конструкторам не хотелось из эстетических соображений, а спрятать под пол или в багажник не позволяла компоновка автомобиля с малым задним свесом кузова. Тогда родилась идея, подсмотренная, правда, на *FIAT-127*: спрятать запасное колесо под капот двигателя. Все бы хорошо, но нашлись у этой затеи противники, главный аргумент которых заключался в том, что колесо под капотом просто сгорит. Не сгорало! Под капотом «Жигулей» максимум 85 градусов жары, а колеса при движении по асфальту иногда нагреваются до 130 °С.

Государственные испытания

Третья серия опытных образцов, 332121, была представлена на государственные испытания в самом начале 1974 года. Тогда стало понятно, что по части проходимости с «Нивой» мало кто может тягаться в ее классе.

Машины 332121 уже имели привычный нам облик «Нивы», за исключением наружной светотехники и бамперов. Задние фонари — от ВАЗ-2103, с дополнительными круглыми фонарями заднего хода, а передние «надфарники» (так как они располагались



Опытный образец, второй серии 232121 (1973 год)



над фарами) — круглые и отдельные. Бамперы на машинах стояли хромированные, типа ВАЗ-2101, только без клыков. Можно еще отметить, что кузов машины подвергся серьезной аэродинамической доводке и оказался более «зализанным», чем у 232121, а заправочная горловина бензобака переместилась с левого на правый борт и спряталась под крышкой лючка. Интерьер на третьей серии тоже приобрел свой окончательный вид, разве что задние сиденья до сих пор были отдельными, как на самых первых «Крокодилах», — по заданию, машина была четырехместной. Окончательный привычный облик, когда на «Ниве» появились фонари и «надфарники» от ВАЗ-2106, а также бамперы из алюминиевого профиля с пластмассовыми накладками, машины приобрели лишь на шестой опытной серии, в 1975 году.

Модернизация

На «Ниву» поставили карбюраторный двигатель ВАЗ-2121 объемом 1,6 л. Фактически — самый мощный в жигулевской гамме «шестой» мотор, с измененным поддоном картера для редуктора переднего моста. У него был сдвинутый в сторону высоких оборотов пик крутящего момента. Это не позволяло брать сложные места внаг, но легкая, мощная «Нива» ходом «пролетала» трудные участки. Вместе с 1,6-литровым двигателем ставилась четырехступенчатая КП. Для увеличения тяговых качеств сначала применялись главные пары с числом 4,44, но через год их для экономичности заменили на 4,3, а позже — на 4,1. В таком виде машина просуществовала до модернизации 1994 года, когда стала именоваться ВАЗ-21213.



Спортивный автомобиль на базе «Нивы», подготовленный для ралли-рейдов

Спорт

Дебют «Нивы» в спорте состоялся на чемпионате страны по автокроссу в сентябре 1978 года, хотя медалей в этот год машина не заработала. Успех пришел в 1980 и 1981 годах, когда «Нива» стала серебряным призером чемпионата СССР по автокроссу, а в 1983 году — золотым. В восьмидесятые годы состоялся уверенный выход машины на мировую спортивную арену, на самом престижном ралли-рейде «Париж-Дакар». Проведя в 1980-м своеобразную «пристрелку», уже в следующем году «Нива» становится бронзовым призером этого труднейшего состязания. Потом последовало «золото» в ралли-рейдах «Париж-Тунис» и «Алжир» (1981 г.), серебряная медаль «Дакара» и первые места в ралли «Алжир»

и «Ралли фараонов» (1982 г.), снова второе место в «Дакаре» и победы на ралли «Атлас» и «Ралли фараонов» (1983–1984 годы). Список побед «Нивы» можно продолжать до бесконечности. Правда, выступали тогда на «Нивах» не советские гонщики, поэтому в отечественной прессе эти славные победы остались практически не замеченными. Российские гонщики на «Ниве» вышли на международные соревнования только в сентябре 1992 года, дебютировав в марафонском автопробеге «Париж-Москва-Пекин». Еще одним достижением «Нивы» можно считать мировой рекорд высоты: в 1998 году она поднялась в базовый лагерь под Эверестом на высоте 5200 метров, а в 1999-ом на Тибетском плато в Гималаях взяла высоту 5726 метров над уровнем моря!

А в это время...

1977 год



Принята новая Конституция СССР, законодательно закрепившая руководящую и направляющую роль КПСС в жизни советского общества. По официальным данным, в обсуждении проекта Конституции за 3 месяца участвовали свыше 140 млн. человек — более 4/5 взрослого населения страны.

1981 год



1 апреля СССР впервые перешел на летнее время. Поначалу граждане восприняли известие как первоапрельскую шутку — чуть не полстраны опоздало в этот день на работу. С тех пор ежегодно в преддверии перевода стрелок ведутся оживленные дискуссии об экономической целесообразности «двойного» времени и его влиянии на здоровье человека.

1981 год

5 июня в Лос-Анджелесе впервые в истории были зарегистрированы пять случаев «редкой формы пневмонии» (получившей впоследствии название СПИД).

«Тревожное воскресенье»

Безоблачный воскресный день в советском портовом городе нарушает пожар на французском танкере «Гент», в трюме которого работает бригада наших ремонтников.

Лучшие пожарные в считанные минуты оказываются на месте происшествия.

Из-за города на «Ниве» примчался обаятельный Карен Малаян (исп. Рубен Симонов), буквально ворвавшись в кадр и проявляя недюжинную смекалку в сложнейших ситуациях.

«Нива» становится выразительным штрихом к портрету, подтверждающим старую истину: настоящему мужчине — настоящую машину.



Образец «Нивы» третьей опытной серии — 332121 (1974 год)

Экспорт

За рубежом «Ниву» признали практически сразу, как только она стала поступать на экспорт. Ее даже называли «русской сенсацией». Производство «Нивы» на экспорт всегда превышало выпуск для внутреннего употребления на 50%.

Год спустя, после начала выпуска, в 1978 году, на Международной выставке

в Брно «Нива» признана лучшим внедорожником и получила свою первую золотую медаль. Вторая золотая медаль была заработана машиной на 52-ой Международной ярмарке в городе Познани (Польша). Со временем ВАЗ-2121 покорил весь мир. Даже в Японии с ее развитым автопромом «Нивы» находили своих почитателей, особенно после того как машина легко под-

нялась по руслу высохшего ручья на самую высокую точку страны — гору Фудзияма (3776 м). Она успешно трудится на всех континентах, в более чем в 100 странах. Даже в Антарктиде, на российской станции «Беллинсгаузен», с декабря 1990 года долгое время эксплуатировалась совершенно стандартная «Нива». Побывала «Нива» и на Северном полюсе.



Дальние родственники



FIAT 1101 Campagnola (1951 год)

Если бы о полноприводном автомобиле вспомнили не в 1970 году, а сразу решили предусмотреть его в контракте между Минавтопромом СССР и компанией *FIAT*, то вместо «Нивы» мы могли бы получить вот такой полноприводник — *FIAT* Компания. На снимке машина, выпускавшаяся в Италии до 1973 года, но в 1974-ом итальянцы машину лишь немного облагородили. Отрадно, что советская инженерная мысль в этот момент ушла далеко вперед, так как наш новаторский внедорожник к этому времени уже окончательно сложился.

Suzuki Jimmy LJ 80 (1977 год)

Типичный представитель внедорожников класса «Нивы» 70-х годов. На этой японской машине мы видим как раз все то, от чего тольяттинские конструкторы постарались уйти: угловатый примитивный кузов с плоскими стеклами и тент вместо крыши. Правда, существовал еще и закрытый вариант с цельнометаллическим кузовом, но красоты и комфорта ему металлическая крыша не сильно прибавляла. На фоне *Suzuki* наша «Нива» выглядит просто элегантной красавицей с совершенным силуэтом, продуманными линиями!



Интересный факт

Летом 1933 года советские автомобили отправились в трудную экспедицию через полстраны на юг. В историю отечественного автомобилестроения она вошла как Каракумский пробег. Это был испытательный пробег для новых моделей наших автомобилей. Сегодня испытания автомобилей происходят иначе, но в 1977 году четыре машины снова отправились в Каракумский пробег — два *VAZ-2106* и две «Нивы», которые только-только стали выпускаться. Цели на этот раз уже были другими: познакомиться с новыми советскими легковыми

автомобилями из Тольятти и рассказать о них на страницах журнала «За рулем». Конечно, 44 года спустя на маршруте многое изменилось, на всем пути каравана, в точности повторяющем первый пробег, остался единственный незаасфальтированный участок через саму пустыню Кара-Кум. Теперь вазовским внедорожникам пришлось ее преодолевать (легковые *VAZ-2106* этот участок обходили окружным путем). Глубокий, сыпучий песок даже полноприводники проходили с трудом. Машины приходилось толкать и подкапывать, точно так же, как в 1933 году.

1985 год



Знаменитый боксер Майк Тайсон, «Железный Майк», начинает свою карьеру в профессиональном боксе, одержав победу над Хектером Мерседесом нокаутом в первом же раунде. На фото: Майк Тайсон во время визита в Москву.

1991 год



22 января вступает в силу указ «О прекращении приема к платежу денежных знаков Госбанка СССР достоинством 50 и 100 рублей образца 1961 года и ограничении выдачи наличных денег со вкладов граждан». В стране начинается либерализация цен и исчезновение товарного дефицита времен позднего застоя.

1997 год

23 сентября объявили о создании российской поисковой системы *Yandex.ru*. Еще через два месяца, в ноябре, система дала ответ на первый поисковый запрос. За десять лет работы *Яндекс* стал девятым среди крупнейших поисковиков мира и вторым в неанглоязычной среде. Кстати, всего за десять с небольшим лет пользователи успели забыть, что само слово «*Яндекс*» составлено из двух других: «языковой» и «*index*».



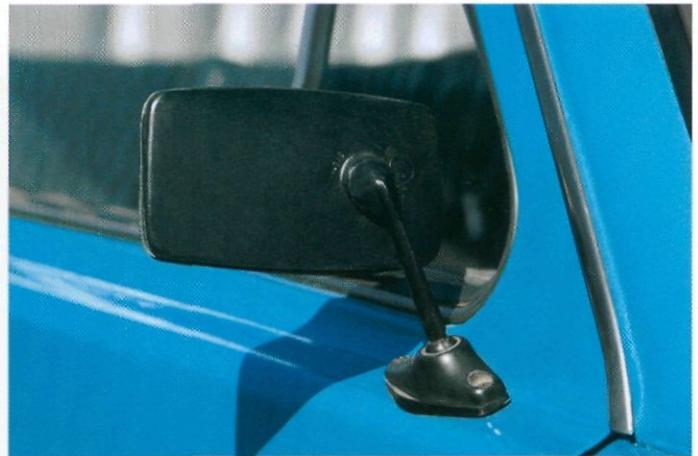
BA3-2121 «НИВА»





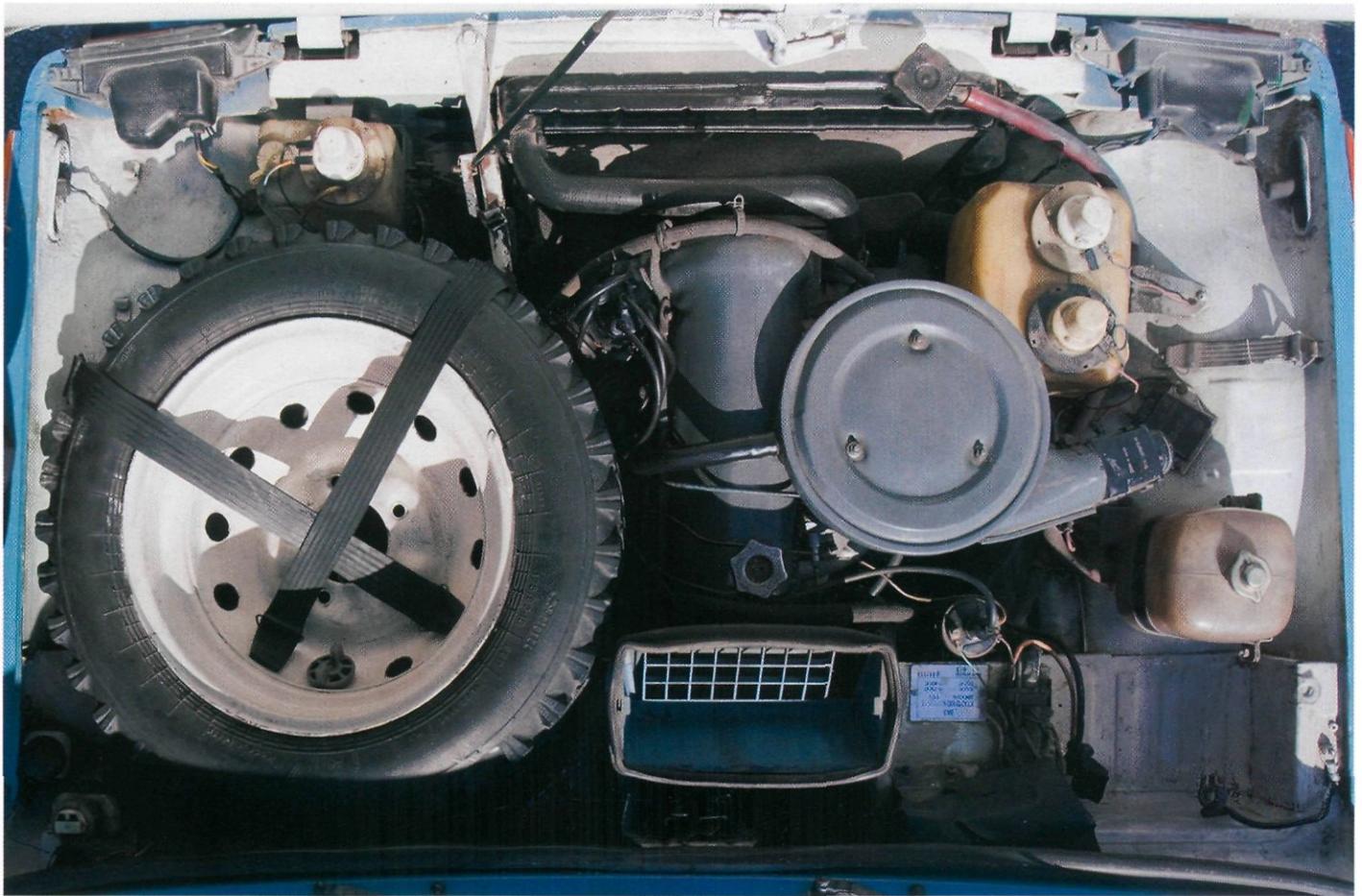
- ❶ «Нива» элегантна и неповторима одновременно — ее никогда не спутаешь с другой машиной
- ❷ Впервые отечественный внедорожник предоставлял водителю и пассажирам комфорт, сопоставимый с легковыми автомобилями
- ❸ Заднее сиденье складывалось, образуя ровное и большое пространство — дачникам для скарба, охотникам для трофеев, сельским жителям для урожая
- ❹ Включение понижающей передачи и блокировки дифференциала у «Нивы» осуществлялось дополнительными небольшими рычагами на центральном туннеле



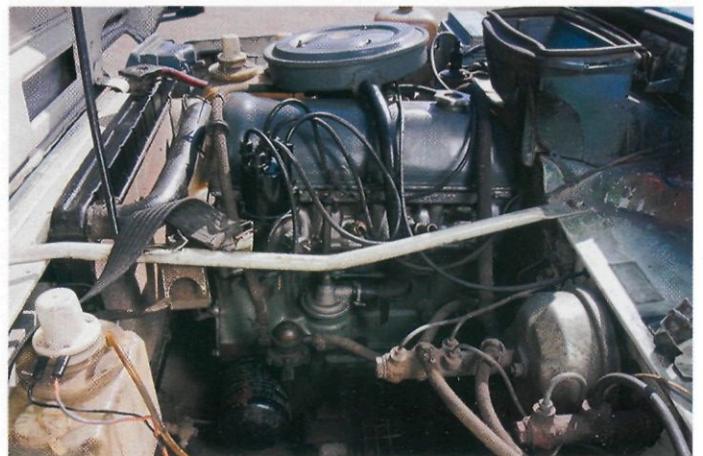
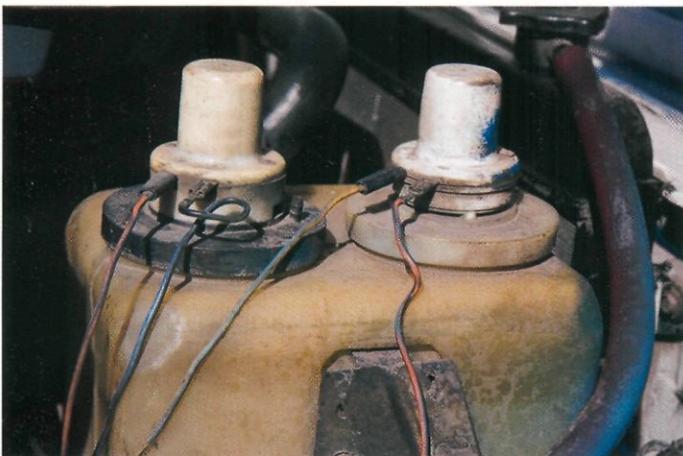


- ❶ Испытателям машины пришлось доказывать начальству, что правое зеркало заднего вида на внедорожнике — необходимость, а не роскошь
- ❷ Габаритные огни и указатели поворотов, расположенные над фарами, стали визитной карточкой «Нивы», но было в этом и практическое зерно, так они меньше загрязнялись
- ❸ Прорези на задней стойке служили для вытяжной вентиляции салона и кузова
- ❹ Тахометр — очень полезная вещь: на «Ниве» легко переключить двигатель на пониженной передаче, а прибор позволяет контролировать обороты коленчатого вала
- ❺ Сегодня пластик в отделке салона внедорожника кажется обыденным, но, если вспомнить УАЗ и ЛуАЗ с голыми металлическими панелями внутри, это утверждение не покажется таким уж однозначным





- ❶ Компоновка подкапотного пространства очень плотная в основном за счет расположения здесь запасного колеса
- ❷ «Нива» стала первым отечественным автомобилем, у которого запасное колесо находилось под капотом
- ❸ На ВАЗ-2121 ставился самый мощный на тот момент вазовский двигатель объемом 1600 см³
- ❹ Комфортабельный внедорожник должен был обеспечить нормальную видимость водителю в любых условиях, поэтому у «Нивы» мощная система стекло- и фароомывателей





- ❶ Одна из характерных черт «Нивы» — капот с линией разреза, проходящей прямо по крылу
- ❷ Чтобы не создавать для «Нивы» светотехнику заново, ее взяли уже от выпускаемых автомобилей, например, задние фонари от ВАЗ-2106
- ❸ Бампер из алюминиевого профиля на «Нивах» первых выпусков был очень толстым — им без ущерба можно было даже валить березовый молодняк
- ❹ Для «Нивы» пришлось создавать специальные колеса с «зубастыми» покрышками ВЛИ-5
- ❺ Передняя независимая подвеска ВАЗ-2121 на пружинах
- ❻ Задняя зависимая, также на пружинах, с реактивной штангой, удерживающий мост от «шатания» в поперечной плоскости



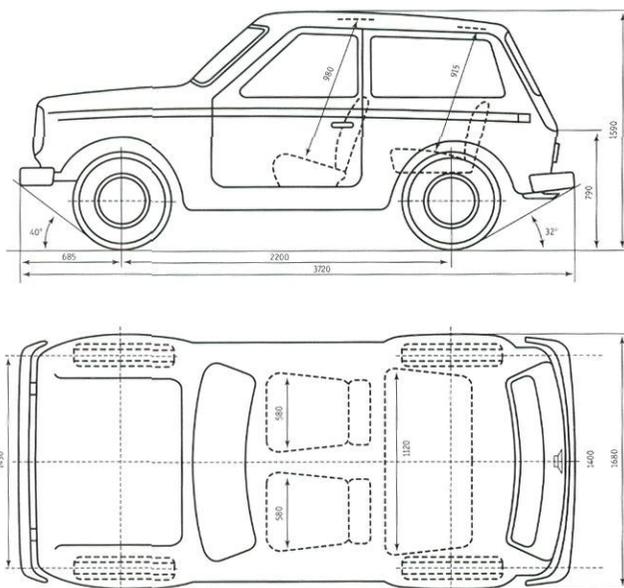


Схема автомобиля ВАЗ-2121 «Нива»

Техническая характеристика ВАЗ-2121 «Нива»

Число мест	4
Максимальная скорость	130 км/час
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	39 м
Расход топлива при скорости 80 км/час	9,9 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55
Генератор	Г-221
Реле-регулятор	РР-380
Стартер	СТ-221
Прерыватель-распределитель	Р-125
Свечи зажигания	А-17ДВ-0,2
Размер шин	6,40-15

Масса:

снаряженная	1150 кг
полная, в том числе:	1550 кг
на переднюю ось	755 кг
на заднюю ось	795 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	220 мм
под задней осью	220 мм

Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	5,5 м
внешний — по наиболее выступающей части	5,8 м

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк и ролик, передаточное отношение 16,4

Подвеска передняя:

независимая, на поперечных рычагах с цилиндрическими пружинами, амортизаторы гидравлические телескопические

Подвеска задняя:

зависимая, с цилиндрическими пружинами и реактивными штангами, амортизаторы гидравлические телескопические

Тормоза:

рабочий — передние дисковые, задние барабанные, с регулятором давления, привод гидравлический, отдельный с вакуумным усилителем

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Сцепление:

однодисковое, сухое

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на I, II, III и IV передачах

Передаточные числа:

I—3,242; II—1,989; III—1,289; IV—1,00, задний ход — 3,34

Главная передача и ее передаточные числа:

коническая гипоидная — 4,3

Раздаточная коробка:

двухступенчатая, с блокируемым межосевым дифференциалом (привод — постоянный на все колеса)

Передаточные числа раздаточной коробки:

высшая — 1,194, низшая — 2,123

Двигатель:

ВАЗ-2121, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра	79 мм
Ход поршня	80 мм
Литраж двигателя	1578 см ³
Степень сжатия	8,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор:

ДААЗ-2106

Максимальная мощность:

80 л. с. при 5200 об/мин

Максимальный крутящий момент:

12,5 кгс. м при 3400–4000 об/мин



Первую опытно-промышленную партию ВАЗ-2121 из 50 автомобилей изготовили в феврале 1976 года, как тогда было принято, в подарок XXV съезду КПСС. Это еще были не совсем серийные машины. Конвейер «Нивы» заработал только 5 апреля 1977 года, и она начала свое триумфальное шествие по дорогам мира. Помимо базовой версии, существовали модификации с экономичным 1,3-литровым двигателем (ВАЗ-21211) и с правым рулем (ВАЗ-21212). За все время выпущено около 1 850 000 автомобилей «Нива» первого поколения и ее производство продолжается до сих пор под наименованием «Лада 4x4», так как сам бренд «Нива» отошел СП «АвтоВАЗ-ГМ» в 2003 году.



ВАЗ-2121 удлиненный

Небольшой по размерам салон «Нивы» заставлял задумываться об удлинении машины. Таким путем в конце 80-х годов пытались идти на самом заводе и некоторые конструкторы-энтузиасты. Вот такими энтузиастами в 1991 году было создано шесть экземпляров удлиненной «Нивы» с увеличенной высотой крыши. Часть машин из этой партии, зарегистрированные как самоделки, попала в частные руки, а часть была выкуплена «Лада-банком» в качестве служебных и оформлена под собственным названием «Сахара». В дальнейшем наработки по этой машине были использованы при создании удлиненных версий ВАЗ-2129 «Кедр» и ВАЗ-21218 «Бронто».

ВАЗ-2121 автокемпинг

В конце 80-х годов в Тольятти возникла идея сделать автокемпинг на базе стандартной «Нивы». И не просто кемпинг, а модульную конструкцию, которая могла быстро высвобождать базовое шасси из-под надстройки. В результате машина вышла трехосной с третьей подкатной осью, на которой, собственно, и держался весь отсоединяемый жилой модуль. Для реализации проекта в качестве партнера выбрали прибалтийскую фирму, которая изготовила эту машину. Роль ВАЗа свелась к технической оценке конструкции и предложений по ее совершенствованию. Но возникшие в 1991 году политические изменения в стране прервали дальнейшее сотрудничество.



ВАЗ-2121 с открытым кузовом

«Нива» благодаря своей проходимости и постоянному полному приводу очень подходила для развлечений как «пляжный» автомобиль, но закрытый цельнометаллический кузов сильно ограничивал ее применение в этом качестве. Тогда многие западные экспортеры своими силами стали превращать «Нивы» в открытые автомобили различного типа (фаэтон, ландо, кабриолет). Многие из этих вариантов получили собственные звучные названия типа *Niva-Kazbek* или *Niva-Lando*.

ВАЗ-2129

Удлиненная трехдверная «Нива» — попытка создать «шасси» под перспективный минивэн, технологический агрегатоноситель. Но машина вызвала интерес у потребителей сама по себе. В 1994 году ее запустили в серию в двух вариантах, ВАЗ-2129 и ВАЗ-2130, отличавшихся установкой заднего сиденья, ближе или дальше от первого ряда. Промежуточный трехдверный вариант выпускали, пока не подготовили полноценную пятидверную «Ниву».

ВАЗ-2121 пикап

В Канаде «Ниву» часто использовали в роли небольшого хозяйственного автомобиля, например, для очистки дорожек от снега, пристраивая снежный отвал, или для перевозки небольших грузов. Для этих целей лучше всего подходили автомобили с кузовом пикап, которых в заводской гамме не было, поэтому пикапы на базе «Нивы» стали изготавливать в Канаде еще в 80-е годы. Позже этот опыт переняли и в России.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ГАЗ-69

DeAGOSTINI

