

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
230 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 14

СССР



ВАЗ-2102 «ЖИГУЛИ»

ПОД НОМЕРОМ ДВА
«ЛАДА» НА ЭКСПОРТ
ДАЧНЫЙ ВАРИАНТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №14, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

000 «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:

000 «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»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

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:

000 «Де Агостини Паблшинг»
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»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
000 «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,
14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2009 000 «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

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: 000 «Де Агостини»;
2: 000 «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (центр, низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (центр, верх, низ)
частная коллекция Максима Шелепенкова;
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
8/13: 000 «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
задняя обложка: 000 «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
000 «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска Виктора
Журлова, Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.

При подготовке номера использованы
материалы книги: «Высокой мысли
пламень». Управление главного
конструктора АвтоВАЗ, Тольятти, 2004 г.

Автомобиль ВАЗ-2102 любезно
предоставлен Дмитрием Октябрьским
и ГУ «Музей ретро-автомобилей».





«Двушка» стала для советского народа первым массовым и доступным легковым автомобилем с кузовом «универсал». К тому же появление ВАЗ-2102 удивительным образом совпало с увлечением горожан дачными участками, и машина с вместительным кузовом тотчас стала самым желанным приобретением дачников.

Вечно вторая

16 августа 1966 года в Москве было подписано генеральное соглашение между итальянской компанией FIAT и советским Внешторгом о научно-техническом сотрудничестве в области разработки легковых автомобилей. В его рамках был утвержден проект строительства автомобильного завода на территории СССР. Этим соглашением определялись и сами модели: два автомобиля в комплектации «норма» с кузовами «седан» и «универсал», и автомобиль «люкс». В качестве прототипа для «нормы» сразу был определен FIAT-124, получивший в 1966 году титул «Автомобиль года», в модельном ряду которого, помимо седана, существовал еще и универсал. Но универсалу (в Италии — FIAT-124 *Familiare*) не сразу довелось попасть на наши дороги. Летом 1966 года проходило первое знакомство отечественных специалистов с итальянской малолитражкой. Тогда пришли только седаны. И лишь в следую-

щем году, когда для всесторонних испытаний и исследований фиаты к нам завезли большой партией, среди седанов оказалось несколько универсалов. Это и были первые прототипы нашей «двушки». В течение 1967–1969 годов в конструкцию итальянских машин постоянно вносились доработки. Необходимость в них возникла практически сразу, как только машины вышли на испытательные трассы. Прежде всего, потребовалось усилить кузов, который просто не выдерживал наших разбитых дорог и трещал по швам. По настойчивым просьбам советских специалистов серьезным конструктивным вмешательством подвергся двигатель автомобиля — распределительный вал перенесли из блока двигателя в головку блока. По сути это означало создание нового силового агрегата. Кроме того, на фиатах потребовалось изменить сцепление, коробку передач, увеличить дорожный просвет, полностью переработать переднюю и заднюю подвеску, заменить

задние дисковые тормоза на барабанные, так как дисковые не выдерживали загрязнений на наших дорогах и быстро выходили из строя. В общей сложности в конструкцию FIAT-124 было внесено свыше 800 изменений, после чего он получил наименование FIAT-124R (*Russki*). В Советском Союзе доработанным машинам присвоили собственное обозначение — ВАЗ-2101 (седан) и ВАЗ-2102 (универсал). Необходимо отметить, что ВАЗовские первенцы оказались первыми отечественными автомобилями, которые примерили на себя новый отраслевой документ — нормаль ОН 025270-66. Ею регламентировалось присвоение автомобилям и прицепах новых четырехзначных цифровых обозначений, в зависимости от назначения и класса. Чуть позже машинам подыскали подходящее имя собственное — «Жигули». Первые автомобили Волжского автозавода были похожи как близнецы-братья,



Итальянские автомобили FIAT-124 и FIAT-124 *Familiare* на Красной площади в Москве (1967 год)



ВАЗ-2102 «Жигули» на испытаниях на автополигоне в Дмитрове

и, естественно, во многом унифицированы между собой. Но приоритет во всех проектных и доводочных работах отдавался се-

начала производства ВАЗ-2101, в апреле 1971 года, когда в строй полностью вступила первая очередь завода.

Саженьцы и кадушка для воды, старый буфет и мешки с урожаем яблок, стиральная машина — ВАЗ-2102 по силам грузы, которые нельзя перевезти в обычной машине

дану ВАЗ-2101, а универсал ВАЗ-2102 всегда оставался на вторых ролях. В те годы «копейке» посвящались целые статьи, документальные фильмы и фотосессии, а о «двушке» при этом если и вспоминали, то вскользь.

Даже на сборочный конвейер ВАЗ-2102 «Жигули» попали ровно через год после

Рабочая лошадка

Достоинство автомобиля с кузовом «универсал», или, как его еще тогда называли, «комби», перед седаном в том, что его легко приспособить для перевозки объемных грузов.

«Он как нельзя лучше подходит для воскресных семейных поездок за город с на-

дувной лодкой, гамаком или даже детской коляской. Подходил такой автомобиль и для дальних отпускных путешествий, когда возникала тысяча проблем: как разместить в машине ребенка, бабушку и куда пристроить палатку, портативную газовую плитку и складные стулья и стол. Наконец, без универсала трудно владельцу садового участка, удаленного на 60–80 км от города. Саженьцы и кадушка для воды, старый буфет и мешки с урожаем яблок, рамы для теплицы и стиральная машина — вот грузы, которые нельзя перевезти в обычной легковой машине», — так пропагандировал в начале 70-х годов журнал «За рулем» применение машин с кузовом «универсал» среди автолюбителей.

Для перевозки объемных грузов подушка заднего сиденья на ВАЗ-2102 имела возможность откидываться вперед, образуя большое пространство для груза (1,47×1,32×0,73 м). Грузоподъемность автомобиля при этом достигала 250 кг. Пятая

дверь и грузовая площадка потребовали изменить всю планировку задней части автомобиля, по сравнению с ВАЗ-2101. Так, практически до бампера опустилась погрузочная высота багажника, а задние фонари пришлось делать вертикальными, вместо горизонтальных на «копейке». Запасное колесо теперь размещалось не в левом крыле, а под полом багажника. Из-за переконфигурации пространства топливный бак ВАЗ-2102 стал на 6 л вместительнее, чем на ВАЗ-2101. Его горловина теперь выводилась влево.

На универсале ВАЗ-2102 заслуживает интереса конструкция задней подъемной двери. Она удерживалась в открытом состоянии системой торсионов, спрятавшихся под потолком крыши в задней части автомобиля. Никаких дополнительных гидравлических амортизаторов «двушке» не требовалось, а сама торсионная система оказалась надежной и неприхотливой в эксплуатации, правда, довольно сложной при монтаже. В трансмиссии универсала применили редуктор с более низким передаточным числом, чем у базовой модели (4,44 вместо 4,30). Вследствие этого тяговые показатели ВАЗ-2102 возросли, но максимальная



ВАЗ-2102 «Жигули»



Для определения названия нового советского автомобиля в конце 60-х годов по стране был объявлен конкурс, который проводила газета «Советская Россия» совместно с журналом «За рулем». Население очень активно откликнулось на призыв, в адрес газеты и журнала пришло более 50 000 откликов. Вариантов была масса, из которых наиболее популярны «Катюша», «Волжанка», «Аврора», «Искра», «Юность», «Мечта», «Весна», «Руслан», «Атаман». В преддверии 100-летнего юбилея Владимира Ильича Ленина много предлагалось названий, связанных с именем вождя революции: «Ленинец» или даже «Верный Ленинец». Автомобиль вполне мог стать «ВИЛом» — аббревиатура от имени вождя. Но возобладала географическая составляющая, и малолитражку назвали «Жигули» — так зовутся небольшие горы на берегу Волги, напротив которых и расположился город Тольятти.

скорость снизилась и немного увеличился расход топлива. Поскольку у ВАЗ-2102 допустимая нагрузка несколько выше, чем у автомобиля с кузовом «седан», универсал оснащался на заводе более жесткими пружинами подвески и шинами увеличенной грузоподъемности.

Модернизация

Небольшие изменения в электрической части оборудования ВАЗ-2102 произошли в 1977 и 1983 годах. Связаны они были с текущей модернизацией применяемого электрооборудования на автомобилях Волжского автозавода. Также на машине

менялись и модернизировались применяемые карбюраторы — в 1974, 1976 и 1978 годах, а с 1980 года на машину устанавливались новые карбюраторы от модели 2105 (типа «Озон»). В том же 80-м году ВАЗ-2102 «Жигули» стали комплектовать пластмассовыми бачками стеклоомывателя ветрового стекла (до этого его роль выполняла специальная резиновая «грелка», смонтированная под капотом), заодно изменилось управление стеклоомывателем — вместо использовавшейся до тех пор кнопки на панели приборов перешли на ножную педаль, по типу ВАЗ-21011.



ВАЗ-2102 «Жигули» — первый массовый и относительно доступный автомобиль в СССР с кузовом «универсал»

А в это время...

1971 год



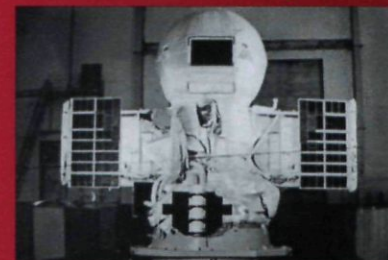
Родился известный российский хоккеист Павел Буре, один из самых результативных отечественных легионеров в НХЛ, называемый в СМИ «русской ракетой».

1972 год



В СССР отмечается 55-я годовщина Октябрьской революции. 7 ноября на Красной площади в Москве состоялся парад военной техники, приуроченный к этому событию.

1975 год



Запущены в космос искусственные спутники Венеры, автоматические станции «Венера-9» и «Венера-10». Они передали на Землю первые фотографии поверхности планеты. На фото: «Венера-9» подготовлена к космическому путешествию.



«Двойной обгон»

Белая «двушка» становится полноправным действующим лицом позднесоветского милицейского боевика с неизменными атрибутами жанра: преследование, граки, стрельба, каскадерские трюки. Ни в чем не повинный автомобиль с перебитыми номерами оказывается в руках рецидивистов, которые используют его для преследования фуры дальнотойщиков, везущих ценный товар. К чести ВАЗ-2102 и съемочной группы, машина умудрилась остаться белоснежной на протяжении всей картины, несмотря на сотни километров, пройденных по горному «серпантину» и степному бездорожью.



ВАЗ-2102 «Жигули» раннего образца с круглым зеркалом заднего вида на крыле

Экспорт

Автомобиль ВАЗ-2102 «Жигули», как и ВАЗ-2101, активно экспортировался в различные страны. Если сначала вторая модель в основном поступала в страны социалистического содружества (Болгария, ГДР, Чехословакия, Венгрия, Югославия), то вскоре она появилась на дорогах Франции, Австрии, ФРГ, Швейцарии, Нигерии, Египта и др. Когда первые машины отправились на экспорт в европейские страны, вы-

яснилось, что название «Жигули» трудно произносится для многих жителей Европы, а на некоторых языках, например, на французском, слово «Жигули» имеет еще и негативный смысловой оттенок, так как созвучно со словом «жигало», имеющим практически то же значение, что и слово «альфонс».

В результате новому советскому автомобилю пришлось придумать другое экспортное название. Выбор пал на красивое

и звучное имя *Lada*, которым мы пользуемся теперь даже чаще, чем первоначальным «Жигули». Полное экспортное наименование универсала: *Lada-1200 Kombi*. Машины с такими шильдиками на задней двери несколько отличались от тех, у которых было просто написано «Жигули»: на них дополнительно устанавливались стеклоочистители и стеклоомыватели задней двери, а также передние сиденья от ВАЗ-2106 с подголовниками.



Дальние родственники



FIAT-124 Familiare (1966)

Итальянский универсал послужил прототипом для нашего ВАЗ-2102. Помимо описанных выше конструктивных изменений, внимательный взгляд быстро отметит на итальянской машине ручки дверей другой конструкции и отсутствие «клыков» на бампере. Представленный на фото автомобиль — как раз один из тех фиатов, которые поступили в 1967 году в Советский Союз для проведения всесторонних испытаний и выявления слабых сторон конструкции. Этот снимок сделан в Москве на площади Воровского, перед зданием Министерства автомобильной промышленности.



PolskiFIAT-125P Combi (1972)

Польский универсал, также созданный не без помощи итальянцев. По сути — это модификация той машины, которую итальянцы предлагали нам в качестве варианта «люкс» и от которой, в силу ее малой унификации с ВАЗ-2101, советская сторона предпочла отказаться. Тогда весь проект был передан в Польшу. Интересно, что первоначально польский универсал был предназначен только на экспорт, где составлял нешуточную конкуренцию нашей Lada-1200 Kombi, и только после расширения производства (до 20% от общего выпуска PolskiFIAT-125P) стал доступен и в самой Польше.

1978 год



В Ватикане избран новый Папа Римский, Иоанн Павел II. После неудачного покушения в 1981 году передвигался на созданной специально для него машине, прозванной «папамобилем».

1980 год



В Лейк-Плэсиде, США, проходят XIII зимние Олимпийские игры. Советские спортсмены стали победителями в общем медальном зачете, завоевав 10 золотых медалей, 4 из которых — в лыжных гонках. На фото: гонщики Николай Зимятов и Василий Ручев, золотой и серебряный призеры Олимпиады.

1983 год

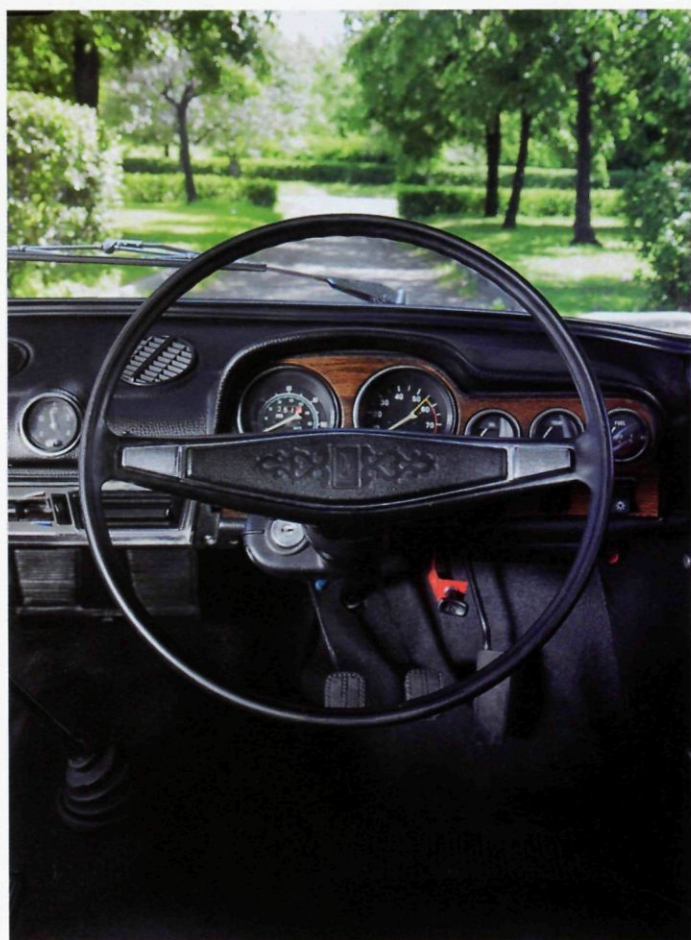


26 января в Великобритании становится обязательным использование ремней безопасности для водителей и пассажиров передних сидений всех автомобилей.



ВАЗ-2102 «ЖИГУЛИ»



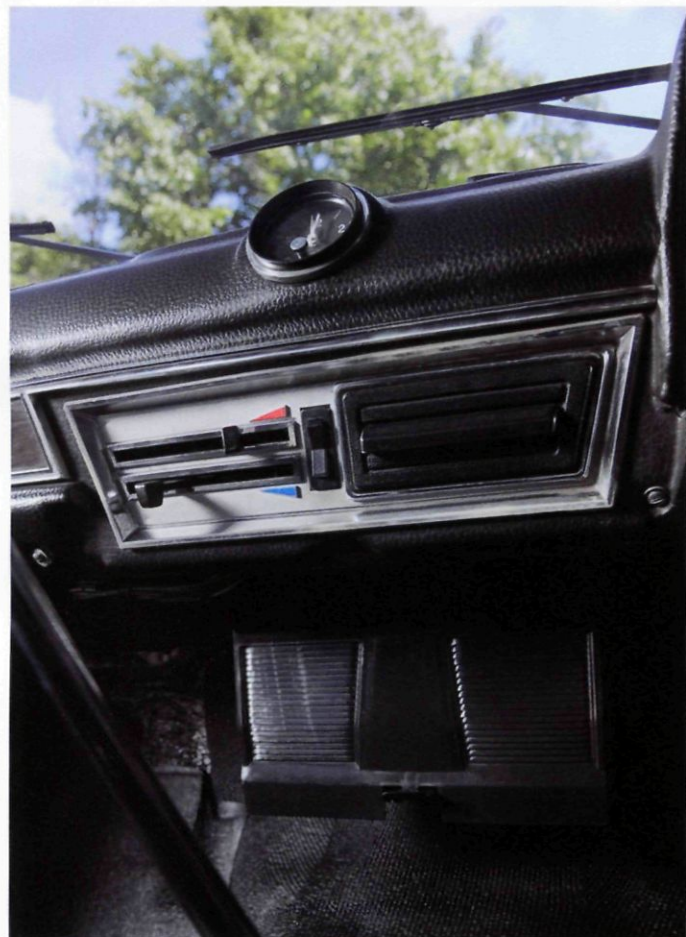


- ❶ Экспортная модификация ВАЗ-21026 отличалась от базовой приборной панелью от ВАЗ-2103 и правым рулем
- ❷ Подобное расположение основных органов управления на «Жигулях» выглядит очень непривычно
- ❸ На праворульной модификации, предназначенной для Великобритании, спидометр оцифрован в милях





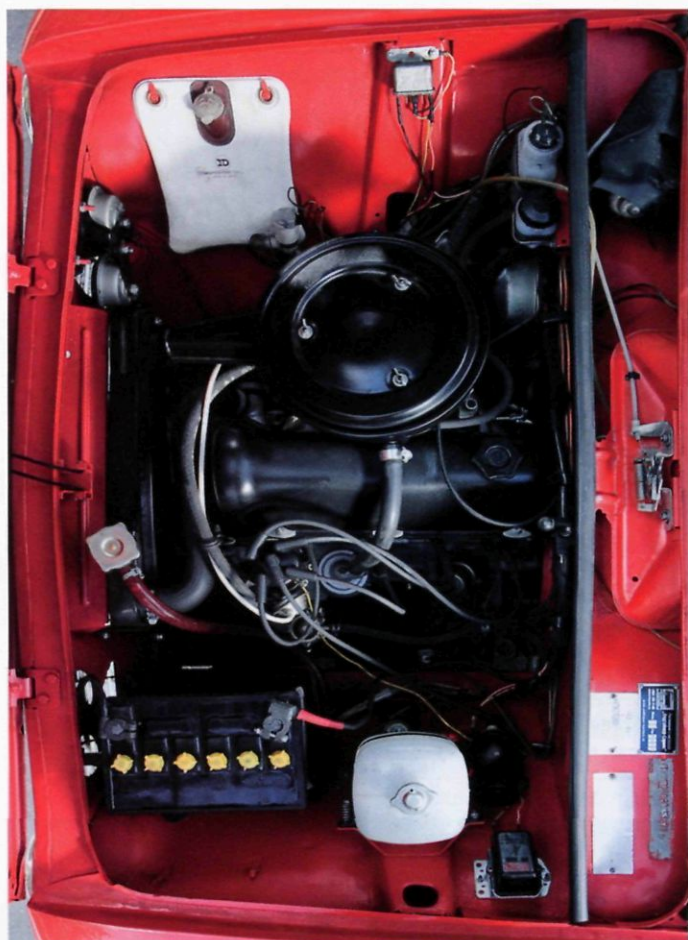
- ❶ Прямоугольное зеркало заднего вида появилось не сразу, на машинах первых серий оно было круглым
- ❷ Отличительная особенность ВАЗ-2101 и ВАЗ-2102 — клыки на бампере
- ❸ Управление климатической системой очень простое, с помощью ползунковых движков, а сам отопитель прекрасно виден под приборной панелью
- ❹ Травмобезопасные утопленные в кузов ручки появились именно на «Жигулях», на FIAT ручки были устаревшего выступающего типа
- ❺ Качество внутренней отделки первых моделей «Жигулей» было на высоком уровне



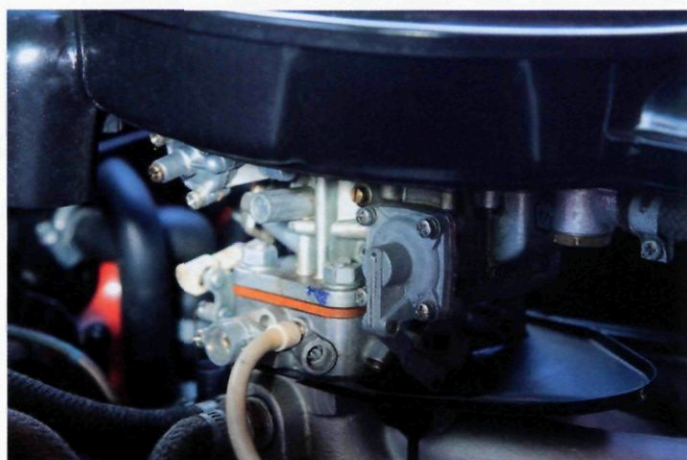
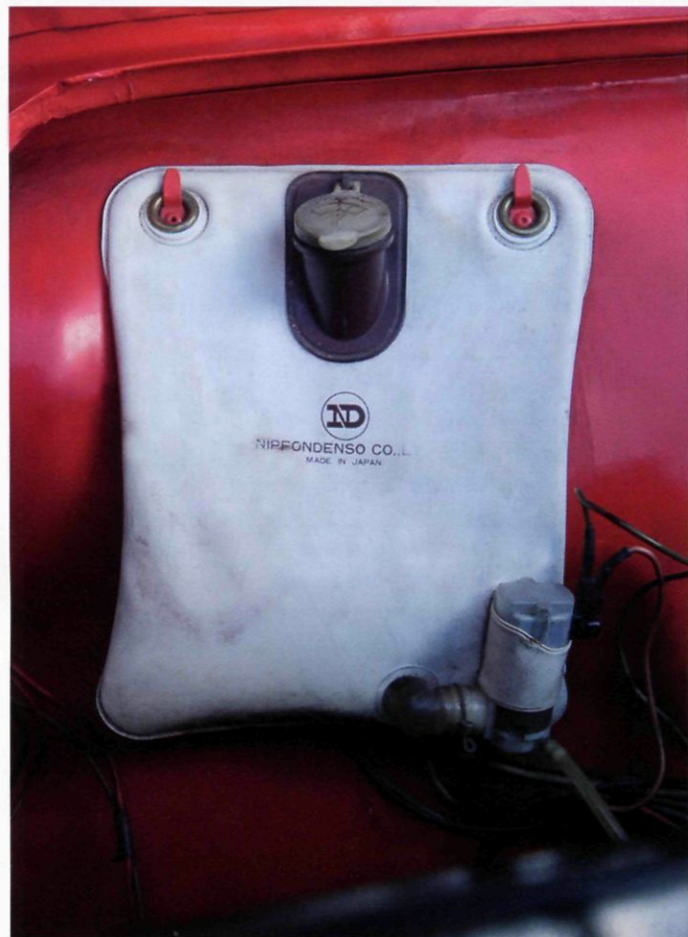


- ❶ Надпись Lada-1500 Kombi на задней двери свидетельствует, что перед нами самая динамичная и комфортабельная модификация в гамме ВАЗ-2102
- ❷ Багажник у универсала очень внушительный, а вот традиционной для нынешних универсалов полочки за задними сиденьями тогда еще не существовало
- ❸ Чтобы откинуть спинку заднего сиденья в «двушке», достаточно щелкнуть с двух сторон вот такими замками на стойках кузова
- ❹ Под массивным хромированным «клявом» на задней двери всего лишь спряталась лампочка подсветки номерного знака





- ❶ Прерыватель-распределитель зажигания Р-125
- ❷ Моторный отсек «Жигулей»: все доступно и удобно для обслуживания
- ❸ Резиновая «грелка» — это своеобразный бачок стеклоомывателя ветрового стекла, который устанавливался в 70-х годах на все «Жигули»
- ❹ Бачок для тормозной жидкости разделен на две независимые емкости — если один из контуров тормозной системы дал течь, то другой позволит остановить машину
- ❺ Карбюратор «Вебер» (ДААЗ-2101) славился большей надежностью, чем сменивший его впоследствии «Озон», за счет более простой конструкции



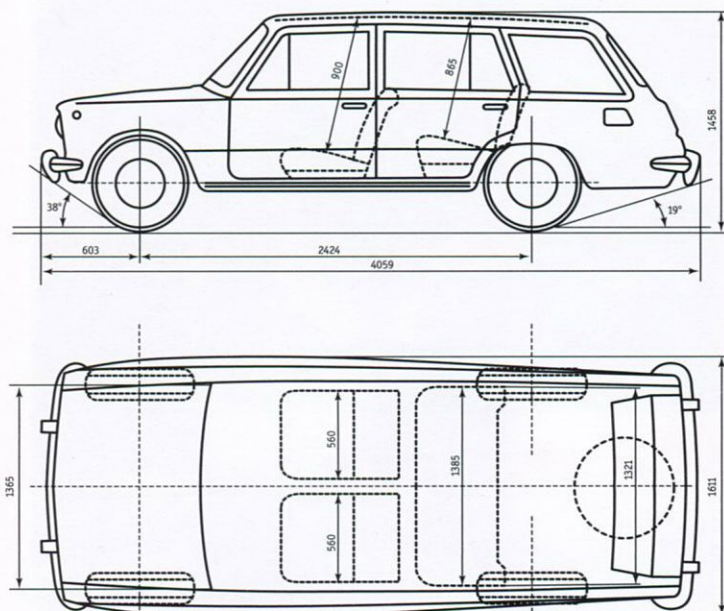


Схема автомобиля ВАЗ-2102 «Жигули»

Техническая характеристика ВАЗ-2102 «Жигули»

Число мест	5
Максимальная скорость	135 км/час
Время разгона до 100 км/ч	25 сек
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	38 м
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	6,45-13 (165-330)

Масса:

снаряженная	1010 кг
полная	1440 кг
на переднюю ось	630 кг
на заднюю ось	810 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	175 мм
под задней осью	170 мм

Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	5,6 м
по наиболее выступающей части	5,9 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, раздельный

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах

Сцепление:

однодисковое, сухое

Передаточные числа:

I—3,75; II—2,30; III—1,49; IV—1,00, задний ход — 3,87

Главная передача и ее передаточные числа:

одинарная гипоидная — 4,44

Двигатель:

ВАЗ-2101, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра	76 мм
Ход поршня	66 мм
Литраж двигателя	1198 см ³
Степень сжатия	8,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор:

ДААЗ-2101

Максимальная мощность:

64 л. с. при 5600 об/мин

Максимальный крутящий момент:

8,9 кгс. м при 3400 об/мин



Производство ВАЗ-2102 «Жигули» началось в апреле 1971-го, ровно через год после того, как в Тольятти началась сборка ВАЗ-2101. За первый год удалось собрать лишь 185 автомобилей ВАЗ-2102, но после завершения строительства второй очереди завода выпуск универсалов заметно вырос: в 1972-ом уже собрали 11 015 экземпляров, а в 1973 году — 46 233. В последующие годы, вплоть до 1984-го, производство ВАЗ-2102 «Жигули» удерживалось примерно на одном уровне — 50–55 тысяч ежегодно. Прекратили выпуск универсалов первого поколения весной 1985 года, изготовив в общей сложности 666 989 машин.

Помимо базового варианта, серийно выпускалось несколько модификаций ВАЗ-2102, отличающихся друг от друга силовыми агрегатами различного объема и, соответственно, мощностью, вариантами отделки салона и расположением рулевого управления (праворульные версии предназначались исключительно на экспорт).

ВАЗ-21021 выпускался с 1974 года, отличался от базовой версии только установкой более мощного (69 л. с. 1300 см³) двигателя от ВАЗ-21011.

ВАЗ-21021-01 и **ВАЗ-21021-02** выпускались с 1978 года также с двигателем ВАЗ-21011, но дополнительно комплектовались другими вариантами приборной панели. В комплектации 01 применялась панель приборов от ВАЗ-2103, а в комплектации 02 панель приборов ставилась от ВАЗ-21011. Данные модификации предназначались на экспорт и практически не поступали в продажу на внутренний рынок.

ВАЗ-21022 — это обычный стандартный вариант универсала, но с правым расположением органов управления.

ВАЗ-21023 выпускался с 1977 года и комплектовался салоном и двигателем (1500 см³) от люксовой модели ВАЗ-2103. Это была самая динамичная и комфортабельная модификация в гамме ВАЗ-2102, но отечественные потребители знали о такой машине в основном понаслышке, так как она предназначалась на экспорт и в СССР не продавалась.

ВАЗ-21024 аналогичен модификации ВАЗ-21021-02, но отличается от нее правым расположением руля.

ВАЗ-21026 праворульная версия, аналогична модификации ВАЗ-21023.

Нормаль 1966 года

В 1966 году на предприятиях автомобильной промышленности была введена отраслевая норма ОН 025270-66, регламентирующая классификацию и систему обозначения автомобильного подвижного состава: каждой новой модели автомобиля или прицепа присваивается индекс, состоящий из четырех цифр, где первые две обозначают класс автомобиля (прицепа) и его назначение. Вторые две цифры — модель. Модификации моделей имеют дополнительную пятую цифру, обозначающую порядковый номер модификации. 6-я цифра — вид исполнения: 1 — для холодного климата, 6 — экспортное исполнение для умеренного климата, 7 — экспортное исполнение для тропического климата, 8 и 9 — резерв для других экспортных модификаций. Некоторые машины имеют в своем обозначении через тире приставку 01, 02, 03 и т. д., указывающую на то, что модель или модификация является переходной или имеет дополнительные комплектации. Перед цифровым индексом обычно ставятся буквенные обозначения завода, разработавшего или выпускающего данную модель.



ВАЗ-2801 электро. В 1974 году Минавтопром, действуя в духе мировых веяний, решил активизировать работу над электромобильями. К проектированию транспортных средств, работающих на альтернативном топливе, привлекли сразу несколько отечественных автозаводов. Не остался в стороне и ВАЗ. Используя кузов и агрегаты ВАЗ-2102, на заводе уже через год создали опытный образец ВАЗ-21023 (впоследствии — ВАЗ-21029). По результатам испытаний волжский электрокар был рекомендован к серийному производству, и в 1980–1981 годах в Тольятти выпустили опытно-промышленную партию фургонов ВАЗ-2801 в количестве 47 штук. В отличие от более ранних опытных образцов, у ВАЗ-2801 на грузку от тяжелых никель-цинковых аккумуляторных батарей воспринимал не несущий кузов, а специально встроенная легкая алюминиевая рама.

	Класс АТС	Цифры индексов
Для легковых автомобилей по рабочему объему двигателя (в дм ³)	особо малый до 1,2	11
	малый от 1,2 до 1,8	21
	средний от 1,8 до 3,5	31
	большой, свыше 3,5	41
	высший, не регламентируется	51

Например, индекс автомобиля ВАЗ-21021-02 расшифровывается так:

- ВАЗ** — разработчик и (или) производитель: Волжский автозавод;
- 21** — автомобиль малого класса с двигателем от 1200 до 1800 см³;
- 02** — вторая модель, зарегистрированная в этом классе;
- 1** — первая модификация базового автомобиля, отличающаяся установкой другого двигателя, в данном случае объемом 1300 см³;
- 02** — вторая комплектация данной модификации автомобиля с применением приборной панели ВАЗ-21011.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



УАЗ-452В

DeAGOSTINI

