

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.



№ 43



ВАЗ-2104 «ЖИГУЛИ»

ПУТЕШЕСТВИЕ С БАГАЖОМ
КАК ОБНОВЛЯЛИ «КЛАССИКУ»
НА ПИКЕ ПОПУЛЯРНОСТИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №43, 2010

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

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

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. 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 СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Сакаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

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

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

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

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 150 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

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

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

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

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5: (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх., все) © «Объединенная
государственная киноколлекция»
Кинофонд «Ленфильм»;
6 (центр), 7 (верх, центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: ООО «Де Агостини»

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

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева,
Александра Павленко, Артура Гайнуллина
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль ВАЗ-2104 «Жигули»
любезно предоставлен
Николаем Ивановичем Лопатыным
(Московская обл., Балашихинский р-н,
пос. Щемилово)**

Дата выхода в России 28.09.2010





В середине 70-х годов, когда серьезная модернизация автомобилей классической компоновки только планировалась, перед Управлением главного конструктора Волжского автозавода была поставлена задача подготовить предложения по развитию модельного ряда на десятиую пятилетку с таким расчетом, чтобы ежегодно запускать в производство новую модель или модификацию. Наряду с седанами ВАЗ-2105/2107, в перспективном семействе нашлось место и для модернизированного универсала, получившего индекс «2104».

Запланированный дефицит

Героиня фильма «Бриллиантовая рука», утверждавшая, что «наши люди в булочную на такси не ездят», была права, но только наполовину: «наши люди» не ездили и на собственных автомобилях — ни в булочную, ни на работу, ни в театр, ни в гости. В «стране развитого социализма» машина считалась скорее роскошью, чем средством передвижения: очередь за новым автомобилем растягивалась на несколько лет, а большинству советских граждан машина была просто не по карману. Неудивительно, что счастливые обладатели собственного авто старались беречь свое «движимое имущество», чтобы оно прослужило как можно дольше. Кроме того, у советских людей был совершенно особый менталитет: никому и в голову не приходило садиться за руль, если не нужно было ехать слишком далеко

или тащить тяжелые и громоздкие вещи. Свои машины «частники» использовали в основном для поездок на дачу. А еще на рыбалку или охоту, за грибами, в деревню к родственникам, просто на природу, к морю или в путешествие по стране. В такие поездки обычно брали большой багаж наглядным тому подтверждением служили верхние багажники, украшавшие и без того не слишком привлекательные отечественные седаны. Оптимальным транспортным средством для личного пользования многие считали машину с пятидверным кузовом «универсал» (в идеале со всеми ведущими колесами, но таких просто не делали). Но универсалов, по сравнению с базовыми легковушками, выпускалось, как ни странно, очень мало. В наше рыночное время такую ситуацию можно было бы объяснить, например, теневым лоббированием интересов

могущественных производителей верхних багажников, а тогда, во времена плановой социалистической экономики, дело было в ином: скорее всего государство опасалось, что вооруженные универсалами граждане попытаются использовать их для личного обогащения. В результате на два с лишним миллиона московских и ижевских «Москвичей-412» приходилось всего 32 849 универсалов «Москвич-427» меньше полутора процентов от общего объема выпуска. В середине 70-х, когда началась разработка «Жигулей» нового поколения, отечественный автопром в небольших количествах выпускал всего три универсала: ГАЗ 24-02 «Волга» (редкий и дорогой), ВАЗ-2102 (качественный, но дефицитный) и «Москвич-2137» (самая демократичная, но, увы, самая ненадежная в эксплуатации машина). На АЗЛК как раз одно поколение



Один из первых товарных образцов ВАЗ-2104 «Жигули» с частными московскими номерами

моделей сменяло другое, и М-2137 принял эстафету от М-427. Универсал на базе бюджетной версии седана был актуален, востребован и, в конце концов, его включили в модельный ряд нового семейства тольяттинских легковушек.

Отец семейства

Семейство «05/07» рождалось тяжело. Задачи, поставленные перед тольяттинскими конструкторами, вынуждали их лавировать

после бюджетной модификации, еще год отводился на разработку универсала. Впоследствии производство этих машин было начато с отставанием на два года: ВА3-2105 1980 год, ВА3-2107 1982-й, ВА3-2104 1984-й.

Основные баталии (инженерные и дизайнерские) развернулись вокруг «пятерки» базового первенца семейства. Поскольку универсал создавался на базе именно этого автомобиля, рассказ

автоматическую регулировку зазора между ними и тормозным барабаном. Роликовые подшипники в рулевом механизме заменили шариковыми, благодаря чему усилие на руле уменьшилось примерно на треть. Управляемость и устойчивость «пятерки» должны были обеспечить новые радиальные шины МИ-166.

Полностью обновили интерьер салона: были разработаны совершенно новые торпедо, приборная доска, консоль, руль,

Радикальное обновление «классики» было вызвано моральным устареванием «Жигулей» первого поколения

между необходимостью, с одной стороны, провести глубокую модернизацию «малой кровью», не затрагивая основные кузовные элементы, а с другой — придать машинам совершенно новый облик. Жаркие дебаты шли между дизайнерами и технологами, кузовщиками и специалистами по интерьеру, инженерами и экономистами. Малейшее изменение казалось бы совершенной разработки итальянских художников-конструкторов тут же превращалось в проблему, решение которой порождало новую проблему и т. д. Спорили по поводу формы фар, форточек в боковых окнах, конструкции бамперов — одним словом, буквально из-за каждой детали. «Классику» обновляли всерьез и надолго. При этом в отраслевых планах было оговорено не одновременное, а последовательное освоение моделей нового семейства: производство люксового варианта базового седана следовало представить на суд госкомиссии через год

о ВА3-2104 стоит начать с описания особенностей конструкции ВА3-2105. В качестве основного (не опционального) двигателя решили использовать модернизированный силовой агрегат ВА3-21011. Цепь привода распредвала была заменена на зубчатый ремень из резиновой смеси, армированной стеклокордовым шнуром. Мотор рабочим объемом 1294 см³ получил карбюратор «Озон» с системой экономайзера принудительного холостого хода с электронным управлением и распределителем с центробежным и вакуумным регуляторами опережения зажигания. Движок стал легче, экономичнее и экологичнее. КПП вначале использовалась классическая, четырехступенчатая, но с измененными передаточными числами. Позже часть машин начали комплектовать новой, пятиступенчатой коробкой. Тормоза оснастили вакуумным усилителем, а новая конструкция опорной пластины колодок задних тормозов обеспечивала

сиденья с регулируемыми по высоте подголовниками, дверные ручки и цельноформованная обивка дверей и потолка. Кроме того, с нуля были созданы системы отопления и вентиляции. Радикальное обновление «классики» было вызвано катастрофическим моральным устареванием «Жигулей» первого поколения и, как следствие, желанием конструкторов привести продукцию ВАЗа в соответствие с требованиями времени, а кроме того, стремлением руководства автопрома удержать позиции на внешнем рынке. Поскольку международные требования к безопасности, экономичности, уровню шума и токсичности выхлопа во второй половине 70-х годов сильно ужесточились, появление большей части нововведений было обусловлено именно этими стандартами. Таков был базовый седан нового семейства. Однако в 1978 году, за два года до его запуска в серию, началась разработка универсала ВА3-2104.

Скоро сказка сказывается...

Ничего принципиально нового тольяттинский универсал не требовал, поскольку от передка до задних колес конструкторы планировали использовать кузов и агрегаты ВА3-2105, а крыша, задок и технология сборки достались в наследство от хорошо зарекомендовавшего себя ВА3-2102. Конструкторы ВАЗа не пошли по пути своих коллег с АЗЛК, без затей прилепивших к универсалу на базе «Москвича-2140» заднюю часть от аналогичной машины предыдущего поколения, а озаботились оригинальным оформлением задней панели кузова, концептуально соответствующим общему экстерьеру. В результате кузов получил новые задние фонари, что потребовало изменения формы двери и дверного



Универсалы пользовались устойчивым спросом за рубежом: ВА3-2104 в Сирии



С самого начала универсал предполагалось выпускать в двух вариантах: основном, с салоном, унифицированным с ВАЗ-2105, и люксовом с «семерочным» интерьером. Единственное отличие салона универсала от салона базовых седанов заключалось в «эксклюзивном» заднем сиденье «четверки»: оно было неразъемным, складным и в сложенном состоянии позволяло увеличить объем багажного отсека с 375 до 1340 литров.

проема. Окно пятой двери стало несколько больше, чем у ВАЗ-2102. В качестве дополнительных опций предусматривался обогрев заднего стекла и установка заднего стеклоочистителя. Кроме того, на ВАЗ-2104 для подъема двери задка применили уже проверенное на «Ниве» решение — газзовые упоры вместо торсионов (как на ВАЗ-2102). Казалось, нет ничего сложного в том, чтобы «скрестить» уже выстраданную и принятую за основу конструкцию ВАЗ-2105 с элементами ВАЗ-2102, однако дело двигалось туго. Конструкторская документация на ВАЗ-2104 была подготовлена специалистами Управления главного конструктора в течение 1980 года. 27 декабря генеральный директор ВАЗа А. А. Житков подписал приказ «О мерах по организации подготовки производства модернизированных автомобилей модели ВАЗ-2104 взамен ВАЗ-2102 в связи с падением спроса на последнюю как устаревшую модель на рынках капиталистических стран». Тогда же был установлен срок начала производства (IV квартал 1982 года) и запланирован объем выпуска (50 тысяч автомобилей в год). А дальше в истории освоения ВАЗ-2104 наблюдается некий «провал»: сварка,

окраска кузовов и опытная сборка первых двух образцов универсала нового семейства в процессе пуска завода и подготовки производства в условиях главного конвейера происходили с 15 по 22 июня 1983 года, то есть полтора года спустя после подписания приказа. Тогда же, в 1983 году, Управление главного конструктора провело приемочные испытания «четверки».

И снова перерыв длиною в год. Опытно-промышленная партия ВАЗ-2104 в количестве десяти автомобилей в процессе отладки технологии сборки была выпущена на второй технологической нитке главного конвейера лишь в июне 1984 года. Серийный выпуск «четверки» начался 2 июля 1984-го. В соответствии с планом до конца года с конвейера завода должны были сойти 5204 универсала, но собрать успели лишь 1665.

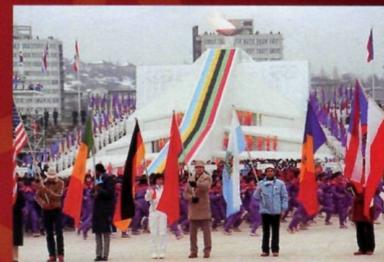
Проектные мощности по производству ВАЗ-2104 были полностью освоены в течение 1985 года. До этого новый универсал выпускался параллельно со своим предшественником ВАЗ-2102. Запланированного годового объема производства ВАЗ-2104 (50 тысяч автомобилей) удалось достичь только в 1986 году.



ВАЗ-2105 — первый отечественный универсал, на котором появился задний стеклоочиститель

А в это время...

1984 год



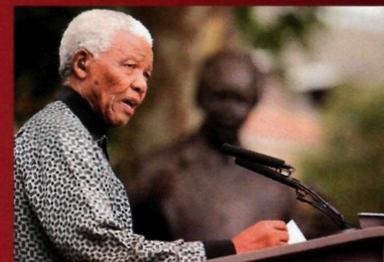
С 8 по 19 февраля в югославском городе Сараево проходили XIV зимние олимпийские игры. Первое место в командном зачете заняла сборная ГДР. Команда СССР стала второй, завоевав 25 медалей. Третье место досталось сборной США.

1990 год



31 января на Пушкинской площади в Москве открылся первый в СССР ресторан Макдоналдс. На фото: чтобы попасть в ресторан, надо было отстоять в очереди несколько часов.

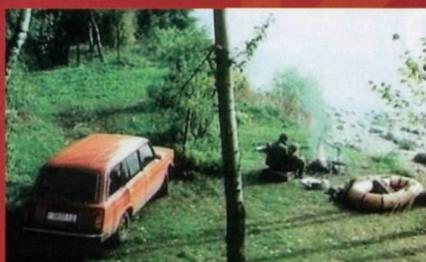
1994 год



10 мая президентом ЮАР избран Нельсон Мандела, лауреат Нобелевской премии мира 1993 года, один из самых активных борцов за права человека в Южной Африке.

«Ищу друга жизни» (реж. М. Ершов, 1987 год)

Иван Гуцин — молод, красив, умен и страшно одинок: с женой развелся, оставил ей квартиру, а сам ютится в общежитии. Большую часть времени (не считая работы) он проводит за рулем своего ВАЗ-2104. Иван загружает универсал фруктами и отправляется в детский дом, где когда-то воспитывался. Там он подружился с шестилетним Венькой — у мальчика такая же тяжелая судьба, как у самого Ивана. Гуцин хочет усыновить Веньку, но разведенному мужчине без квартиры ребенка не отдадут. Иван знакомится с красавицей Марией: ей тоже одиноко — год назад погиб ее муж-моряк. У Марии агрессивный ухажер с криминальным прошлым, разезжающий на «Запорожце». Но куда ему до Гуцина: Иван переворачивает «Запорожец» соперника «одной левой». В конце концов складывается «формула счастья»: Иван + Мария + Венька...



Рекламный снимок ВАЗ-2104 «Жигули», наглядно демонстрирующий неприхотливость и надежность автомобиля

Некогда стареть!

Популярность ВАЗ-2104 с годами не только не падала, а даже возрастала. С развалом СССР и формированием рыночной экономики тольяттинский универсал оказался востребованным мелкими торговцами, коммерсантами, стал использоваться разного рода организациями как курьерский автомобиль. Руководство ВАЗа начало присматривать себе партнеров — предприятия, на которых можно было бы осуществлять крупноузловую

сборку ВАЗ-2104 по так называемой технологии SKD (в том числе и за рубежом). В начале марта 2001 года на конвейере Луцкого автозавода из поставленных Тольятти автокомплектов были собраны первые товарные ВАЗ-21043. 12 мая того же года был подписан приказ об организации сборки модели «21043» в Египте из вазовских сборочных комплектов. В сентябре 2002 года Волжский автозавод начал поставку автокомплектов для сборки

автомобилей ВАЗ-2104 на автосборочный завод «АнтоРус» в Херсоне (Украина). Чуть раньше, в марте 2002 года, с конвейера ОАО «ИжМаш-Авто» сошел первый ВАЗ-2104. Впоследствии ижевские производители освоили еще одну модификацию универсала ВАЗ-21041i с 1,6-литровым инжекторным двигателем ВАЗ-21067, пятиступенчатой КПП, салоном и электрооборудованием ВАЗ-2107 и передними сиденьями от ИЖ-2126.



Дальние родственники



Ford Taunus Turnier L 1300 (1976–1982 годы)

Фордовская марка *Taunus* объединяет несколько поколений семейных автомобилей малого и среднего литража, выпускаемых западногерманским филиалом *Ford* с 1939 года. У машины «говорящее» название: *Taunus* — это горная гряда в Центральной Германии. С 1970 года *Ford Taunus* стал немецким аналогом британского *Ford Cortina Mk III*. Это поколение «близняшек» выпускалось до 1982 года с четырьмя вариантами кузовов: двух- и четырехдверный седан, купе и универсал *Turnier*. Универсал мог оснащаться четырехцилиндровыми двигателями рабочим объемом от 1,3 до 2 л и мощностью от 54 до 100 л. с. (восемь версий) и V-образными «шестерками» двух видов — 2,0 (90 л. с.) и 2,3 л (114 л. с.). Варианты этой модели выпускали по лицензии в разных странах Европы, Азии и Латинской Америки.



Toyota Corolla 1300 (1979–1987 годы)

Corolla — семейство демократичных моделей с различными вариантами комплектации, рассчитанных на рядовых потребителей — было создано в 1966 году. Производство автомобилей четвертого поколения (последнего в этом семействе, имеющего классическую компоновку) *type 4 E70* было начато в 1979 году и продолжалось восемь лет. Помимо двух- и четырехдверных седанов в модельный ряд входили трехдверные купе и хэтчбек, двухдверный хардтоп (купе без средней боковой стойки) и пятидверный универсал. *Corolla E70* комплектовались четырехцилиндровыми карбюраторными моторами рабочим объемом от 1,3 до 1,8 л или 1,8-литровым дизелем. В 1981 году был проведен радикальный фейслифтинг передка автомобиля, сходный с обновлением вазовской «классики-люкс»: четыре круглые фары уступили место двум прямоугольным, сблокированным с указателями поворота.

1998 год

5 мая Россия ратифицировала Европейскую конвенцию прав человека и основных свобод и признала юрисдикцию Европейского суда по правам человека. Граждане России получили возможность обращаться в Европейский суд для решения спорных вопросов, если считают, что их права нарушены и исчерпаны все имеющиеся внутри государства средства правовой защиты. Это подтверждается Конституцией РФ.

2000 год



Нобелевским лауреатом стал известный российский ученый-физик, академик РАН Жорес Иванович Алферов за разработку полупроводниковых гетероструктур и создание быстрых опто- и микроэлектронных компонентов.

2000 год



12 августа в Баренцевом море во время учений потерпела катастрофу и затонула атомная подводная лодка «Курск». Все члены экипажа (118 человек) погибли. Командовал лодкой капитан первого ранга Г. П. Лячин. На борту находились 24 крылатые ракеты и 24 торпеды.



ВАЗ-2104 «ЖИГУЛИ»





- ❶ Передняя часть салона VA3-2104 и передние сиденья такие же, как в базовом седане VA3-2105
- ❷ Большой руль с тонким ободом и неудобные кресла — мелочи, на которые покупатели не обращали внимания: главное, что универсал мог перевезти объемный багаж
- ❸ Заметный «минус» в комплектации VA3-2104 и VA3-2105 — отсутствие в комбинации приборов тахометра, обязательного для «семерки»





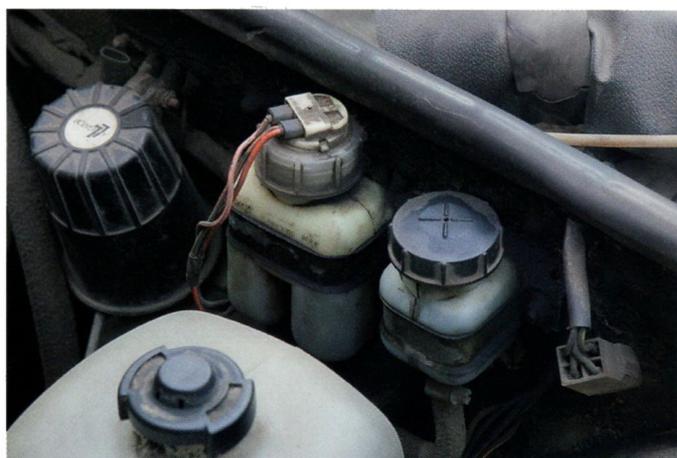
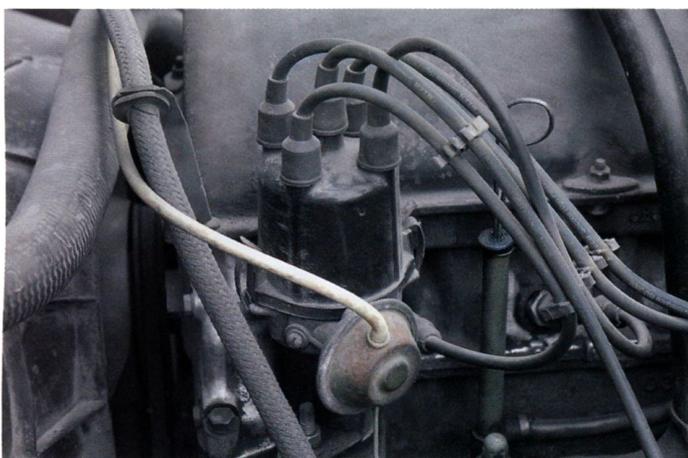
- ❶ Потребители с удовольствием отмечали приятное новшество: зеркала можно было регулировать прямо из салона
- ❷ Новые для отечественных автомобилей алюминиевые бамперы вызвали недовольство автолюбителей: в отличие от стальных, после удара им трудно было вернуть прежнюю форму
- ❸ Двери ВАЗов нового семейства (05-07-04) комплектовались полностью утепленными ручками
- ❹ Крупные многосекционные задние фонари на советских универсалах были в диковинку: ради них даже пришлось заузить задний дверной проем
- ❺ Климатический блок с простейшими и неудобными ползунковыми ручками-движками выглядел устаревшим уже в начале 90-х годов
- ❻ Новинки того времени: регулируемая подсветка комбинации приборов и гидрокорректор света фар



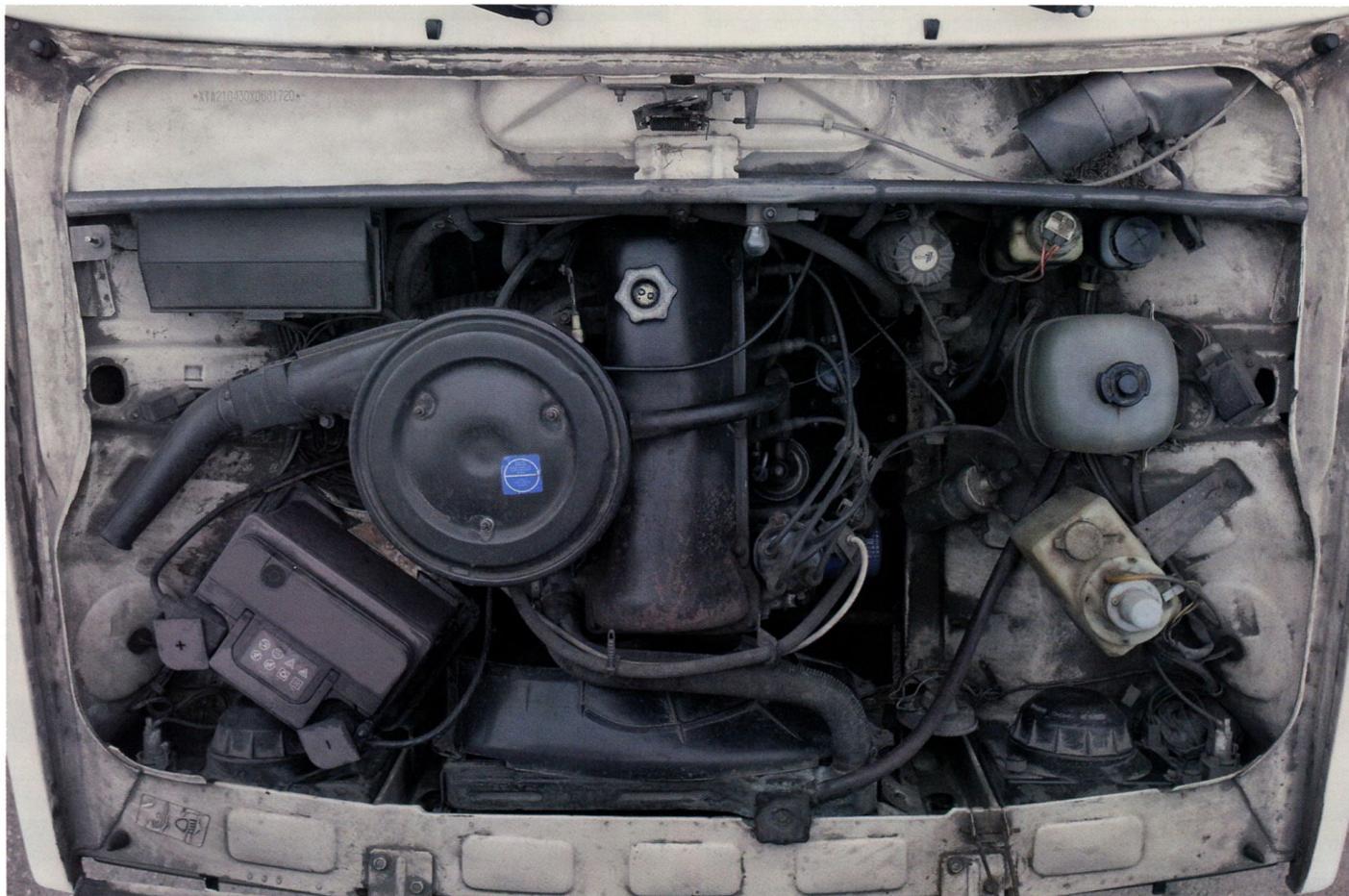


- ❶ Классические «Жигули» с кузовом «универсал» оказались незаменимым транспортным средством для перевозки грузов, недаром VA3-2104 до сих пор бегает по нашим дорогам
- ❷ Если на VA3-2102 для поддержания задней двери в открытом виде использовали систему торсионов, то на VA3-2104 поставили газонаполненные телескопические упоры
- ❸ Необычное решение: фонарь подсветки номерного знака одновременно служил и подставкой под шильдик с обозначением модели автомобиля





- ❶ *Распределитель зажигания с вакуумным октан-корректором (на фото хорошо видна его подводка)*
- ❷ *Бачки различных систем постарались сгруппировать в одном месте, что облегчало обслуживание автомобиля*
- ❸ *Стандартный бачок стеклоомывателя с вставленным в него сверху электронасосом. Такие бачки использовались почти на всех советских автомобилях того времени*
- ❹ *Компоновку моторного отсека не назовешь плотной. Это был большой плюс для автолюбителей, учитывая, что в СССР они, как правило, сами обслуживали и ремонтировали свои машины*



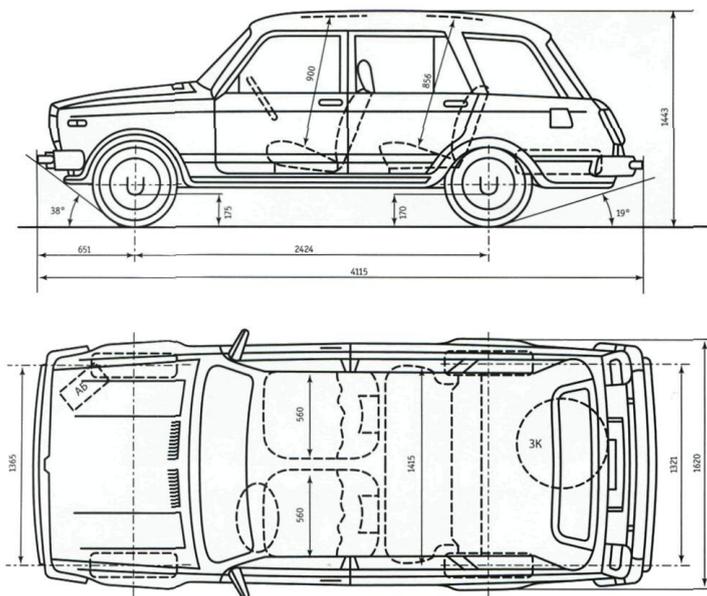


Схема автомобиля ВАЗ-2104 «Жигули»

Технические характеристики ВАЗ-2104 «Жигули»	
Число мест	5
Максимальная скорость	135 км/ч
Разгон до 100 км/ч	15 с
Расход топлива при скорости 90 км/ч	7,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55П
Генератор	Г-222
Реле-регулятор	встроено в генератор
Прерыватель-распределитель	Р-125Д
Стартер	СТ-221
Свечи зажигания	А-17ДВ
Размер шин	175/70 SR13 или 165 SR13
Масса, кг	
снаряженная	1020
полная, в том числе:	1475
на переднюю ось	641
на заднюю ось	834
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	159
под задней осью	154
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,6
наружный габаритный	5,9

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 16,4

Подвески

передняя независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические, телескопические

задняя на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочий передний дисковый, задний барабанный; привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем; задний тормоз имеет регулятор давления и автоматическую регулировку зазоров

стояночный на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I 3,67; II 2,10; III 1,36; IV 1,00; задний ход 3,53

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число 4,3 или 4,1

Двигатель

ВАЗ-2105, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм 79

Ход поршня, мм 66

Рабочий объем, см³ 1294

Степень сжатия 8,5

Порядок работы цилиндров двигателя 1-3-4-2

Карбюратор

2107

Максимальная мощность

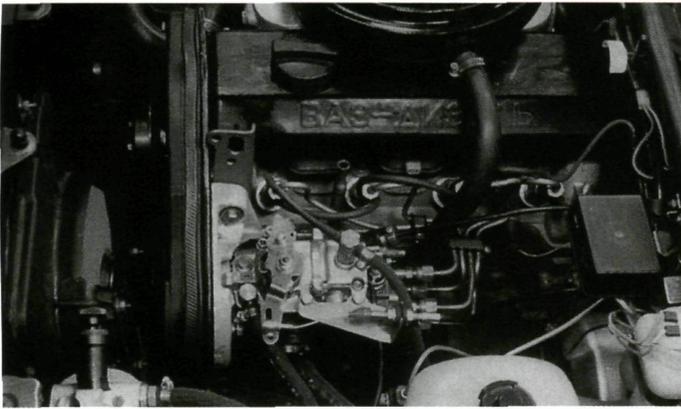
69 л.с. при 5600 об/мин

Максимальный крутящий момент

9,6 кгс.м при 3400 об/мин



ВАЗ-2104 выпускался Волжским автомобильным заводом почти 20 лет — с 1984 по 2003 год. Среди других производителей этой модели наиболее значимый — ОАО «ИжМаш-Авто», где «четверку» в разных комплектациях выпускали с 2003 по 2009 год. В общей сложности было собрано 867 510 экземпляров ВАЗ-2104 различных модификаций. Серийные версии отличаются друг от друга двигателями, а также исполнением салона, облицовкой радиатора и капотом.



ВАЗ-21045 и ВАЗ-21048. В конце февраля 1998 года была изготовлена первая опытно-промышленная партия автомобилей ВАЗ-21045 (50 экземпляров) с дизельным вихрекамерным двигателем ВАЗ-341 объемом 1,57 л производства АО «Барнаултрансмаш». 31 января 2002 года первые два ВАЗ-21048 с отечественным дизельным двигателем 1,8 л были собраны и отправлены на ресурсные испытания. А 31 августа производство дизельных ВАЗ-21045 было передано группе компаний «СОК» для сборки на заводе «РосЛада» в Сызрани.

ВАЗ 21043-33. В 1995 году, с появлением в России рынка так называемых коммерческих автомобилей, одно из дочерних предприятий АвтоВАЗа ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» (ВИС) начало выпускать мелкими сериями пикапы ВАЗ 21043-33. Эта машина считалась не слишком удобной в эксплуатации. Задняя подвеска была рычажно-пружинной, как у универсала, поэтому в пространство грузового отсека «вторгались» не только колесные ниши, но и опорные чашки пружин. Да и грузоподъемность пикап не мог похвастаться: с водителем и одним пассажиром он перевозил всего 300 кг груза.



ВИС-2345. Опыт производства созданного на базе «четверки» ВАЗ 21043-33 показал, что такие пикапы пользуются спросом, и позволил выявить их основные недостатки. Полурама задней части конструкции нового базового шасси ВИСа, оснащенная рессорами задней подвески, позволила увеличить грузоподъемность машины и сделать пол грузового отсека абсолютно ровным. Эта конструкция интегрировалась с общей для всего «пятерочного» семейства передней половиной кузова. В 1997 году ВИС освоил производство сразу трех вариантов нового «грузовичка»: ВИС 2345-0000010 в бортовом исполнении (откидными сделаны все три борта), ВИС 2345-0000012 с пластиковой надстройкой над кузовом и ВИС 23452-0000010 (фургон с распашными дверями). Грузоподъемность базового бортового варианта — 490 кг.

Автомобиль сопровождения самолетов «Эскорт». Строго говоря, речь идет о комплекте оборудования, разработанного для установки на любое транспортное средство. Пользуясь этим комплектом, оператор, отвечавший за встречу приземлившихся самолетов и их сопровождение к месту стоянки, мог наблюдать взлетно-посадочную полосу и воздушное пространство и вести переговоры с диспетчерами и экипажами с помощью двух радиостанций («Баклан-5» и Р-838 КА.12). Часть таких комплектов с конца 80-х годов стала устанавливаться на ВАЗ-2104 на опытном заводе №408 гражданской авиации в Москве. Машины, окрашенные в красный и желтый цвета, оснащались большим таблом на крыше с надписью «Следуй за мной», чтобы экипажам самолетов было легче распознать автомобиль эскортной службы.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ЗИЛ-41047**

DeAGOSTINI

