

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.



№ 62



ВАЗ-2105 «ЖИГУЛИ»

«ЧЕСТНЫЙ» АВТОМОБИЛЬ
ПЛАНИРОВАНИЕ «СЕМЬИ»
ЕВРОПЕЙСКАЯ РОДНЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №60, 2011

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).

www.deagostini.ru

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. Саксаганского, 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»

www.deagostini.ua

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

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

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

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: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена: 279 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.
ISSN 2071-095X

© 2011 ООО «Де Агостини»
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.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

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): © Киноконцерн «Мосфильм»;
6 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев.): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (верх): 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, Сергея Доброва,
Юрия Овчинникова, Петра Прусова,
Дмитрия Истомина, Александра Павленко
и Максима Шелепенкова**

**Благодарим за предоставленный
автомобиль
Дмитрия Игоревича Петрухина (г. Москва)**

Дата выхода в России 24.05.2011





ВАЗ-2105 — автомобиль легендарный. Продержавшись на конвейере 30 лет, он стал рекордсменом среди отечественных малолитражек по продолжительности выпуска. «Пятерка», пришедшая на смену «копейке», пережила застой, перестройку, развал СССР и «строительство капитализма» в России. И в каждой исторической эпохе эта модель находила свою нишу.

Уйму от FIAT

Когда подбирали зарубежный прототип для массового малолитражного автомобиля, выпуск которого должен был освоить новый советский автогигант, *FIAT-124* был во всех отношениях прогрессивной моделью, а его лаконичный дизайн казался безупречным.

Задачу по модернизации облика ВАЗ-2101 («обрусевшего *FIAT*») первый главный конструктор Волжского автозавода В. С. Соловьев поставил еще в 1971 году. Сначала предприняли попытку добиться желаемого «малой кровью» путем изменения облицовки радиатора и задних фонарей. Усилиями дизайнеров В. Пашко и В. Антипина появились макеты, на которых новая черная пластмассовая облицовка радиатора охватывала круглые фары. Однако сразу же стало понятно: разработанный итальянскими мастерами кузов, несмотря на внешнюю простоту, настолько узнаваем и самобытен, что подобное «улучшение» только испортило впечатление.

Пришлось вспомнить о том, что одним из главных элементов имиджа передка являются фары и «плясать» от них. Попробовали сделать их «квадратными», причем для начала использовали уже освоенные изделия фары от «Москвича-412». В 1975 году именно по такому пути пошли испанские дизайнеры, занимавшиеся рестайлингом «сводного брата» «копейки» седана *SEAT-124*. Получившийся в результате *SEAT-124 DLS* напоминал именно тольяттинские черновые макеты. Прикладного значения эти разработки на первых порах не имели. Острой необходимости модернизировать базовую модель не было, поскольку завод в те годы осваивал новые ВАЗ-2102 и ВАЗ-2103. Модернизация блока цилиндров позволила обогатить модельный ряд модификациями с более мощными моторами «21011» и «2106». Экстерьер при этом практически не обновляли, обошлись легким рестайлингом. Эксперименты с «копейкой» позволили понять, что добиться от самодостаточного

фиатовского экстерьера нового «звучания» можно лишь при помощи решительного «хирургического вмешательства».

Радикальное обновление

Комплексные работы по модернизации «копейки» начались в 1974 году. В планах конструкторских отделов перспективная разработка называлась «автомобиль 1980 года».

Георгий Мирзоев, занявший в 1976 году пост главного конструктора ВАЗа, был настроен решительно: он дал добро не только на «пластическую операцию», но и на «омоложение всего организма» базовой модели семейства. И уже не в виде поощрения творческого поиска, а в виде четко сформулированного технического задания. Причины своей решительности Мирзоев сформулировал предельно ясно: за 10 лет, прошедших с момента создания *FIAT-124*, конкуренты ушли далеко вперед, и «откладывать эту гонку до появления совершенно новой модели было бы



Один из первых товарных автомобилей ВАЗ-2105 «Жигули» на Дворцовой площади в Ленинграде

неразумно». Нетрудно понять, что речь шла о западных «одноклассниках», то есть о конкуренции на внешнем рынке. С мая 1974 года ВАЗ-2101 и ВАЗ-2102 начали поставяться даже в Великобританию, а в 1976 году общий объем экспорта ВАЗ достиг 88 тысяч автомобилей. В нашей стране в 1976-м ВАЗ-2101 наряду с ВАЗ-21011 пользовались повышенным спросом и уверенно доминировали в своей потребительской нише. Таким образом, главной «движущей силой» радикаль-

«Пятерка» на пятерку

К 28 августа 1976 года были определены объемы необходимых изменений. Техническое задание было составлено тщательно, чтобы исключить какие бы то ни было лазейки для случайностей и «общие места». Ведущим конструктором проекта был назначен В. Г. Квасов.

Требования к новому кузову выглядели так: с одной стороны, его архитектура не должна привести к замене сварочных линий, а значит, нельзя менять его каркас,

нерами, а во-вторых, всерьез усложнялась работа механизма стеклоподъемника. В конце концов, в пользу этого «очевидного» на первый взгляд решения сыграли такие факторы, как уменьшение аэродинамического шума и повышение пассивной безопасности салона.

С «наследием» *FIAT-124* расставались решительно. Окончательный вариант кузова, воплощенный Степановым в полноразмерном пластилиновом макете, был принят практически без изменений. В процессе

«Пятерка» стала самым престижным автомобилем вазовской линейки, затмив «роскошный» ВАЗ-2106

ного обновления базовой модели были золотовалютные интересы государства, значительной статьёй дохода которого был экспорт автомобилей. Между тем в середине 70-х ужесточились международные требования по токсичности, уровню внешнего и внутреннего шума и безопасности. Кроме того, череда нефтяных кризисов заставила западных потребителей обратить внимание на экономичность машин.

Освоение принципиально новой модели требовало времени, средств, а главное, было сопряжено с технологическими и экономическими рисками. Не отказываясь в принципе от перспективных разработок, руководство завода приняло стратегическое решение провести глубокую модернизацию всей линейки. Преемница «копейки» должна была положить начало новому семейству, в которое помимо малолитражки в исполнении «стандарт» входили бы универсал и седан «люкс».

пол и крышу, с другой обновленный автомобиль должен производить впечатление новой модели. Основные работы в этом направлении велись в вазовском Центре стиля под руководством М. Демидовцева. После просмотра нескольких вариантов эскизов экстерьера техсовет и межведомственная комиссия одобрили проект, разработанный Владимиром Степановым. Кузов, в основе которого лежала прежняя архитектура, за счет новых панелей и элементов оперения выглядел современно, элегантно и, главное, не вызывал сомнений в своей аутентичности. При этом многие решения рождались в результате жарких дебатов например, отказ от поворотной форточкой в окнах передних дверей. Сплошное стекло улучшало обзор, смотрелось красиво и вполне соответствовало трендам автомобильной моды тех лет. Но, во-первых, на Западе машины «без форточек» оборудовались кондицио-

его постановки на производство пришлось внести лишь ряд незначительных уточнений. Некоторой доработке подверглись блок-фары, задние фонари и облицовка радиатора. Кроме того, дизайнерам, конструкторам и технологам пришлось поколдовать над колесными дисками, в результате чего те окончательно лишились декоративных колпаков.

Много внимания уделили элементам пассивной безопасности. С прицелом на североамериканский рынок в каркасах дверей появились брусья безопасности, повышающие жесткость конструкции при боковом ударе, а крепления бамперов предусматривали возможность установки гидроопор. Полностью обновили салон: были разработаны совершенно новые панель и комбинация приборов, консоль, руль, сиденья с регулируемой по высоте подголовниками, дверные ручки и цельноформованные обивки дверей и потолка. С нуля были созданы системы отопления и вентиляции. Конечный результат высоко оценили «учителя» тольяттинских художников и конструкторов итальянские кузовщики. Когда пришла пора обновлять *FIAT-124*, итальянцы создали совершенно новый кузов. Трудно сказать, пытались ли они облагораживать «исходник» или сразу признали такую попытку безнадежной, но когда в вазовском Центре стиля они увидели прототип «пятерки», то искренне восхитились и поздравили советских коллег с успехом.

Пропуск в Европу

Основой силового агрегата новой модели должен был стать двигатель ВАЗ-21011 — правда, после приведения его к международным нормам. Работы по модернизации возглавил Ю. Пашин. Необходимо было



Подавляющее большинство ВАЗ-2105 попало в частные руки



Прямоугольные блок-фары заслуживают отдельного упоминания: впервые в отечественной практике все функции передней оптики — ближний и дальний свет галогенных ламп, габаритные огни и поворотники — были интегрированы в единый блок, заключенный в общий корпус. Кроме того, фары оснастили гидрокорректором положения пучка света и опционально планировали устанавливать на них стеклоочистители и стеклоомыватели.

добиться экономичности, снижения токсичности выхлопа и уровня шума.

На смену «классическому» карбюратору ДААЗ-2101 пришел прогрессивный «Озон», получивший пневматический привод от открытия дроссельной заслонки вторичной камеры и экономайзер принудительного холостого хода с электронным управлением; распределитель зажигания оснастили вакуумным автоматом опережения. Но главной инновацией, впервые использованной отечественными конструкторами, стала замена цепи привода распредвала на зубчатый ремень из специальной резины, армированной стеклокордовым шнуром. Это новшество должно было обеспечить плавную работу ГРМ и более точную связь между распределительным и коленчатым валом. Кроме того, отказ от металлической цепи позволил не только уменьшить массу двигателя, но и снизить уровень шума на 3–4 децибела.

Применение ремня повлекло за собой изменение элементов привода, что в свою очередь вынудило незначительно скорректировать конструкцию блока цилиндров и его головки. Кроме того, двигатель

оснастили новым масляным картером и литой алюминиевой крышкой головки блока. Модернизированный мотор получил собственный индекс «ВАЗ-2105».

Для снижения уровня шума и повышения экономичности изменили передаточные числа КПП и главной передачи редуктора заднего моста, правда, новыми редукторами комплектовались не все машины. Улучшению управляемости, а значит и повышению безопасности, способствовали модернизация рулевого управления (замена в рулевом механизме роликовых подшипников шариковыми позволила на 1/3 уменьшить усилие на руле) и тормозной системы, которую оснастили вакуумным усилителем и механизмом автоматической регулировки зазора между колодками и тормозными барабанами на задних колесах. Новому семейству пришлось в пору проходившие в то время испытания радиальные шины МИ-166. Именно они смогли обеспечить новым Вазам необходимую управляемость и устойчивость. Обновленный автомобиль соответствовал всем международным требованиям и был готов завоевывать внешний рынок.



Запасной вариант оформления ВАЗ-2105 с круглыми фарами вместо единых блок-фар

А в это время...

1985 год

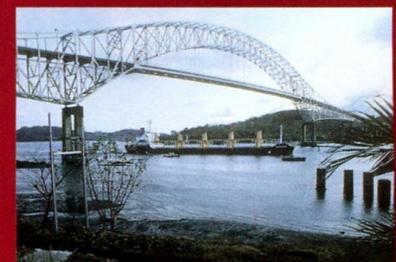
В СССР началась антиалкогольная кампания. Резко сократилось производство алкоголя, закрывались магазины, в России, Молдавии, на Украине и в других республиках вырубались виноградники. В результате были уничтожены уникальные коллекционные сорта винограда.

1988 год



7 декабря на территории Армении произошло разрушительное землетрясение силой около 7 баллов по шкале Рихтера. Погибло около 25 тысяч человек, более полумиллиона остались без крова. На фото: стихия сравняла с землей город Спитак.

1999 год



31 декабря США передали правительству Панамы контроль над Панамским каналом. Соединенные Штаты начали строительство канала в 1904 году. Первое судно прошло здесь 15 августа 1914 года, а официальное открытие канала состоялось в июне 1920-го. На фото: мост «Америка» на Панамском канале (1976 год).

«Перехват» (реж. С. Тарасов, 1986 год)

Агент ЦРУ Стив получил задание проникнуть на территорию СССР и вывести из строя антенну узла космической связи. Он приземлился с парашютом недалеко от маяка на мысе Птичий. В это время на маяке оказался пограничник мичман Бахтеев. Он заметил парашютиста и начал следить за ним. Диверсант отправляется в аэропорт. Бахтеев преследует его на попутке — новенькой «пятерке». За рулем — симпатичная девушка. Увидев у Бахтеева пистолет, она принимает его за бандита и сдает милиции. А когда все разъясняется, помогает догнать вражеского агента. Бахтеев предотвратил диверсию, а пограничники не дали Стиву уйти за кордон.



За 30 лет производства ВАЗ-2105 внешне практически не изменился

На помок

Решение по коренной модернизации приняли в июне 1976 года, а уже в декабре 1977-го были собраны первые пять опытных образцов. В августе 1979 года три образца «пятерки» ВАЗ-2105 успешно прошли омологацию (проверку на соответствие международным требованиям) во Франции. В конце того же года началось освоение сборки ВАЗ-2105 на конвейере, а в январе 1980-го серийное производство. Уже в октябре 1980 года в Панаму, Швецию, Норвегию, Финляндию

и ряд других стран были отправлены «сигнальные экземпляры» ВАЗ-2105, а с декабря 1981-го начались массовые поставки автомобиля ВАЗ-2105 на экспорт. Советским автолюбителям ВАЗ-2105 пришелся по вкусу как простой и недорогой «честный» автомобиль. Не устаревать «пятерке» помогли многочисленные модернизации, в первую очередь двигателя. В конце 1992 года силовой агрегат «2105» был снят с производства и заменен двигателем «21011». Последняя версия *Lada-2105*

комплектовалась моторами ВАЗ-21067 (распределенный впрыск, 1,57 л, 72 л. с.) и пятиступенчатыми КПП. Такая комплектация имеет индекс «ВАЗ-21054-30». При этом на начало 2011 года «пятерка» была самым дешевым автомобилем российского авторынка — 178 тыс. руб. В августе 2010-го АвтоВАЗ объявил о переносе производства автомобилей *Lada* «пятой» и «седьмой» моделей (включая штамповку, сварку и окраску кузовов) на ОАО «ИжАвто».



Дальние родственники



Opel Ascona B (1975–1981 год)

Что роднит немецкую Opel Ascona B с нашей «пятеркой»? Эта малолитражка тоже появилась в результате глубокой модернизации первенца семейства Ascona A, производство которого началось в 1970 году одновременно с «копейкой». Интересно, что обновленный кузов тоже получил прямоугольные блок-фары со встроенными поворотниками взамен круглых. Произошло это в 1975 году, а уже в 1981-м на смену «классическому» Opel Ascona B пришло новое, переднеприводное поколение этой модели Ascona C. Несмотря на относительно небольшие габариты (на заднем сиденье с комфортом могли разместиться лишь двое взрослых), Ascona B имела широкую линейку карбюраторных двигателей объемом от 1,3 до 2,0 л и мощностью от 60 до 110 л. с. в различных вариантах исполнения и один двухлитровый 60-сильный дизель.



Alfa Romeo Alfetta (1972–1984 год)

В 1972 году итальянская компания Alfa Romeoполнила модельный ряд внешне скромной, но необычайно интересной конструктивно моделью Alfetta. Назвать ее компоновку «классической» можно лишь условно: двигатель находился спереди, ведущими колесами были задние, но при этом механическая КПП и сцепление были объединены с главной передачей, то есть располагались непосредственно перед задним мостом. Ведущие полуоси были качающимися благодаря применению довольно редкой полунезависимой подвески типа «Де Дион». Такая конструкция позволила достичь почти идеальной развесовки по осям, что повышало управляемость и устойчивость, а Alfetta, безусловно, в них нуждалась: двигатели объемом 1,6, 1,8 и 2,0 л и мощностью от 108 до 130 л. с. или первый в истории марки двухлитровый дизель делали этот автомобиль очень резвым.

2003 год



27 мая началось празднование 300-летия Санкт-Петербурга. Среди многочисленных праздничных мероприятий было шоу на воде «Невская феерия». На фото: фрегат «Штандарт» — точная копия первого корабля, построенного Петром I для обороны Санкт-Петербурга.

2003 год



Нобелевскую премию по физике получили российские ученые Алексей Абрикосов и Виталий Гинзбург «За создание теории сверхпроводимости второго рода и теории сверхтекучести жидкого гелия-3». На фото: Виталий Гинзбург выступает с нобелевской лекцией перед сотрудниками Физического института РАН.

2005 год

28 октября в пригороде Парижа началась «война предместий» — массовые беспорядки, продолжавшиеся несколько недель. Беспорядки спровоцировала гибель двух подростков из семей эмигрантов, пытавшихся скрыться от полиции. Молодежь жгла автомобили, громила витрины магазинов и устаивала стычки с полицией.



ВАЗ-2105 «ЖИГУЛИ»





- ❶ На VAZ-2105 полностью обновлен салон: разработаны совершенно новая приборная панель и комбинация приборов, руль, сиденья, цельноформованная обивка дверей
- ❷ Радикально черный цвет оформления приборной панели стал использоваться на VAZe начиная с «пятерки»
- ❸ Хорошо видно конусное, не дающее бликов стекло над приборами





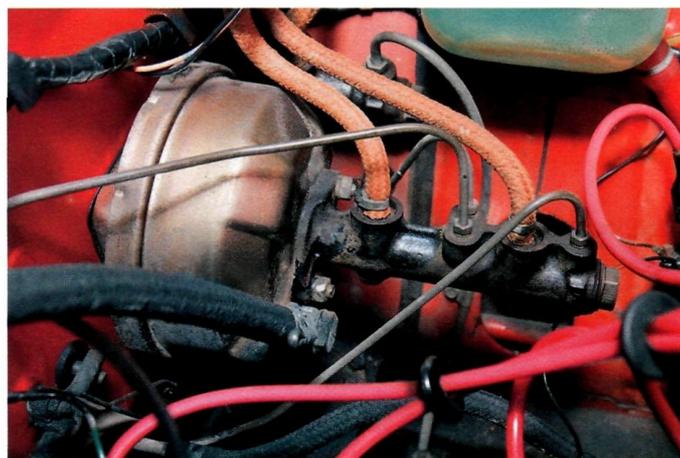
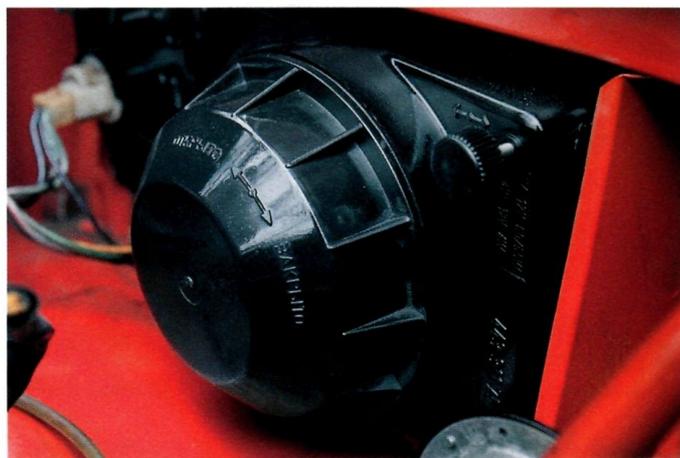
- ❶ Фары, объединенные в один блок с габаритными огнями и указателями поворотов, впервые появились на VAZ-2105
- ❷ На задней стойке решетка вытяжной вентиляции салона
- ❸ Лампы освещения салона установлены на средних стойках кузова
- ❹ Кнопка блокировки дверных замков
- ❺ На шильдике «1300» объем двигателя несколько округлен: реальный объем был равен 1294 см³
- ❻ Место для установки магнитолы предусматривалось, но саму магнитолу надо было приобретать и устанавливать отдельно





- ❶ Кузов, в основе которого лежала прежняя архитектура, за счет новых панелей и элементов оперения выглядел по-новому
- ❷ В СССР седаны с отдельным, выступающим багажником традиционно пользовались большим уважением, чем машины с другим типом кузова
- ❸ За счет вертикальной установки запасного колеса освобождалось место для багажа
- ❹ Большие многосекционные задние фонари на VA3-2105 в момент своего появления смотрелись оригинально





- ❶ Блок предохранителей и реле с прозрачной крышкой: определить исправность предохранителей можно было не открывая крышки
- ❷ Со стороны моторного отсека хорошо виден единый корпус блок-фары ВАЗ-2105
- ❸ Главный тормозной цилиндр с вакуумным усилителем
- ❹ Компоновка моторного отсека классических ВАЗов обеспечивала доступ ко всем агрегатам для ремонта и обслуживания



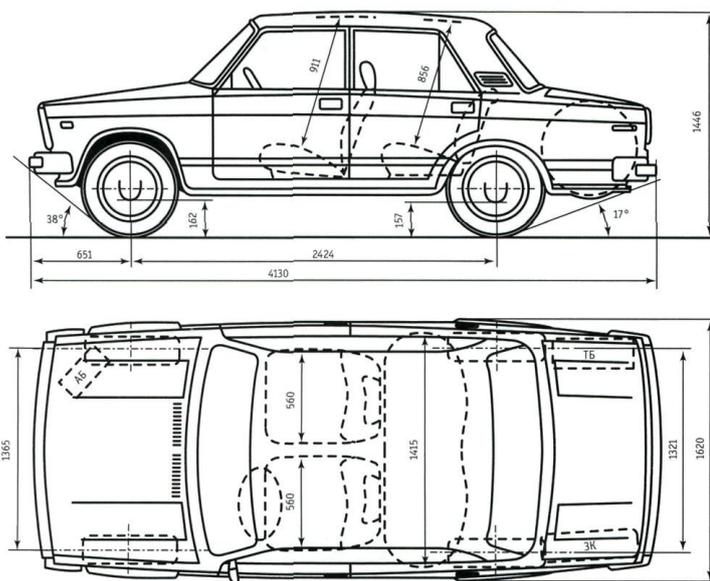


Схема автомобиля ВАЗ-2105

Технические характеристики ВАЗ-2105*

Число мест	5
Максимальная скорость	145 км/ч
Разгон до 100 км/ч	18 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	Р125-Д
Стартер	СТ221
Свечи зажигания	А-17ДВ
Размер шин	175/70 SR13 или 165 SR13
Масса, кг	
снаряженная	995
полная, в том числе:	1395
на переднюю ось	635
на заднюю ось	760
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	162
под задней осью	157
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

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, стабилизатор поперечной устойчивости; амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

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

Тормоза

рабочий передний дисковый, задний барабанный; привод гидравлический, отдельный, 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, с гидравлическим приводом

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

Двигатель

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

Диаметр цилиндра, мм	79
Ход поршня, мм	66
Рабочий объем, см ³	1294
Степень сжатия	8,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор

2105

Максимальная мощность

69 л. с. при 5600 об/мин

Максимальный крутящий момент

9,6 кгс.м при 3400 об/мин

* Стандартная комплектация 1980 года.

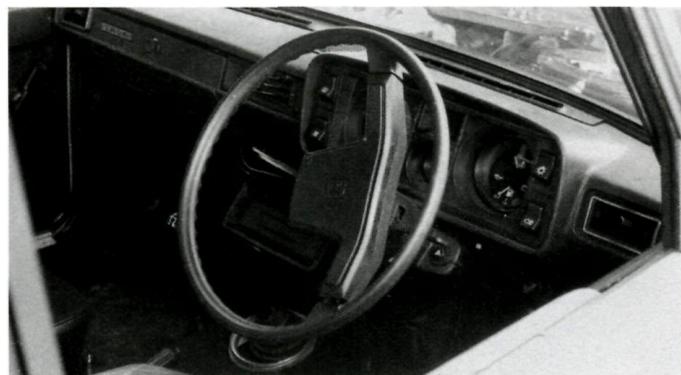


«Пятерка» продержалась на конвейере ВАЗа тридцать один год — с января 1980 по декабрь 2010 года, когда производство этой машины на Волжском автозаводе было полностью прекращено.

За эти годы выпустили чуть более двух миллионов базовых седанов второго поколения. Если люксовый ВАЗ-2107 и универсал ВАЗ-2104 считать не модификациями ВАЗ-2105, а самостоятельными моделями, получается, что «кузовных» модификаций на базе «пятерки» не существовало вовсе. Зато за свою долгую жизнь ВАЗ-2105 успел обзавестись многочисленными модификациями двигателя и вариантами исполнения.

ВАЗ-21051	С двигателем ВАЗ-2101 (1,2 л, 58,7 л. с., 8,5 кгс.м) и четырехступенчатой КПП
ВАЗ-21053	С двигателем ВАЗ-2103 (1,45 л, 71,4 л. с., 10,4 кгс.м) и пятиступенчатой КПП. С 2005 года комплектовался двигателем 2104 с ЭСУД. 17 декабря 2007 года выпуск ВАЗ-21053 прекращен
ВАЗ-21053-20	С моновпрысковым двигателем ВАЗ-2104 (1,45 л, 71,4 л. с., 11 кгс.м, Евро-2) и пятиступенчатой КПП
ВАЗ-21054	С двигателем ВАЗ-2106 (1,57 л, 80 л. с., 12,25 кгс.м). В середине 90-х мелкими сериями производились спецкомплектации ВАЗ-21054 для спецслужб. Помимо более мощного двигателя и спецоборудования на эти автомобили устанавливались дополнительные топливный бак и аккумулятор
ВАЗ-21054-30	С двигателем ВАЗ-21067 (распределенный впрыск, 1,57 л, 72 л. с., 11,6 кгс.м, Евро-3) и пятиступенчатой КПП. Выпускался с 2007 по 2010 год
ВАЗ-21055	Мелкосерийная модификация с дизелем ВАЗ (БТМ)-341 производства ОАО «Барнаултрансмаш» (1,52 л, 50,3 л. с., 9,2 кгс.м). Модификация выпускалась с конца 2003 по 2005 год
ВАЗ-21056	Экспортный вариант ВАЗ-2105 с правосторонним рулем и двигателем ВАЗ-2105
ВАЗ-21057	Экспортный вариант ВАЗ-21053 с правосторонним рулем и двигателем с моновпрыском (Евро-1). Выпускался в 1992–1997 годах для рынков Великобритании и стран с левосторонним движением
ВАЗ-21058	Экспортный вариант ВАЗ-21051 с правосторонним рулем и двигателем ВАЗ-2101. Выпускался в 1982–1994 годах для рынков Великобритании и стран с левосторонним движением
ВАЗ-21059	Мелкосерийная спецмодификация для МВД и КГБ с роторно-поршневым двигателем ВАЗ-4132 (1,3 л, 140 л. с., 18,6 кгс.м)

Интересно, что первые образцы автомобиля ВАЗ-21055 с экспериментальным дизельным двигателем собственного производства были изготовлены в 1983 году одновременно с конструкторской документацией на версию, работающую на сжиженном газе. К «дизельной» теме вернулись в августе 1986-го, когда на автополигоне НАМИ начались испытания автомобилей ВАЗ-2105 и «Нива», оснащенных дизелями вазовского производства нового поколения. После долгих попыток организовать производство таких моторов сначала совместно с АЗЛК, затем самостоятельно, их выпуск удалось наладить на ОАО «Барнаултрансмаш». Первые ВАЗ-21055 с барнаульскими дизелями поступили в продажу в декабре 2003 года. Цена этих машин составляла 147 тыс. руб.



ВАЗ-21056, ВАЗ-21057 и ВАЗ-21058

Автоэкспорт СССР уделял особое внимание автомобильному рынку Великобритании. ВАЗ-2105 должен был стать «козырной картой» в конкурентной борьбе отечественных автомобилей с западными «одноклассниками». Не случайно делегация дилеров английской фирмы-импортера «Лада Карз» побывала с ознакомительным визитом на ВАЗе уже в мае 1981 года. Главной целью визита стало обсуждение поставок в Великобританию «пятерок» с правым рулем.

А в конце ноября того же года была разработана конструкторская документация на праворульные автомобили ВАЗ-21056.

В мае 1983 года «пятерка» под именем «Lada Riva-1300 GL» появилась на британском рынке и очень быстро завоевала популярность. Над «Ладой» посмеивались, про нее сочиняли анекдоты, но ее покупали! Дело в том, что для многих не слишком зажиточных британцев ВАЗ-2105 стал единственной возможностью за небольшие деньги купить современный «полноразмерный» автомобиль.

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**

**РЕКОМЕНДУЕМЫЙ
149
рублей
ЦЕНА**

**АВТО
ЛЕГЕНДЫ**
СССР

Уважаемый читатель!
В следующем выпуске —
ЗАЗ-1102 «Таврия»



DeAGOSTINI

**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ЗИЛ-117**

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
X560-TL02 NSSI
9 772071 095773