ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 63

ЗАЗ-1102 «ТАВРИЯ»

ИГРА НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

БОЛЬШИЕ АМБИЦИИ МАЛЕНЬКОГО АВТОМОБИЛЯ

ОДИН КОНВЕЙЕР НА ДВОИХ

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №63, 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 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
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 (все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка:
ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Груп»

Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

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

Благодарим за предоставленный
автомобиль Игоря Владимировича Божко
(г. Москва)

Дата выхода в России 05.07.2011

Если бы все сложилось удачно, «Таврия» могла бы стать первой в СССР легковой переднеприводной машиной. Но судьба распорядилась иначе. ЗАЗ-1102 появился на свет слишком поздно и сохранился в истории как последняя базовая модель, созданная на Запорожском автозаводе.

Мини-революция

Конструкторы НАМИ Борис Фиттерман и Юрий Долматовский — главные идеологи микроавтомобилей — были приверженцами заднемоторной компоновки. Именно с их легкой руки по образу и подобию заднемоторного *FIAT-600* была создана первая советская микролитражка ЗАЗ-965, определившая архитектуру отечественных микролитражек на три десятилетия вперед.

В 1959 году главный конструктор британской корпорации *BMC* Алек Иссигонис создал революционный для своего времени переднеприводной автомобиль особо малого класса с поперечным расположением двигателя *Mini Morris*. Идею *Mini* сразу же подхватили другие европейские автопроизводители, в том числе итальянский *FIAT*.

Когда в первой половине 60-х годов шли переговоры между представителями советского автопрома и туринским концерном, итальянцы категорически отрицали факт работы над переднеприводными машинами, называя эту схему бесперспективной.

Однако в 1965 году фирма *Autobianchi* (дочерняя компания *FIAT*) выпустила на европейский рынок переднеприводную малолитражку *Primula*.

Руководство и конструкторы будущего ВАЗа, еще неразрывно связанные с итальянскими партнерами, отреагировали моментально. В декабре 1966 года, когда строительство Волжского автозавода еще не началось, а группа конструкторов колдовала над прототипами в помещениях Минавтопрома, главный конструктор ВАЗа Владимир Соловьев дал одному из своих замов задание начать подготовку к проектированию переднеприводного народного микроавтомобиля.

При этом все понимали, что предприятие, связанное контрактом с *FIAT*, не сможет освоить производство переднеприводных автомобилей. Сами вазовцы работу над заведомо «неприкладным» проектом объясняли так: под крыло Волжского автозавода собрали лучших конструкторов со всей страны, а поскольку по-настоящему творческой работы в период освоения готовых итальянских моделей было немного, конструкторов решили нагрузить хоть чем-то — лишь бы форму не теряли!

В январе 1972 года прототип первой серии экспериментальной микролитражки ВАЗ-Э1101 был готов к испытаниям. О подготовке к производству речи не было, поэтому конструкторы и дизайнеры «ни в чем себе не отказывали». В результате машина была оснащена расположенным поперек экспериментальным двигателем объемом 0,9 л, коробкой передач, «срисованной» с аналогичного агрегата *FIAT-850*, и рядом других «немыслимых» узлов, созданных специально для этого проекта. Автомобиль напоминал скорее ходовой макет, нежели полноценный прототип.

Разобравшись с недостатками конструкции образца «первой серии», тольяттинские инженеры немедленно приступили к работе над второй. В 1973 году появился ВАЗ-Э1101 — симпатичный трехдверный лифтбэк.

Легковой автомобиль ЗАЗ-1102 «Таврия»

Работа на «Перспективу»

На Запорожском автомобильном заводе тоже шла работа над переднеприводными малолитражками. Инициатором был Владимир Петрович Стешенко. После окончания Киевского политехнического института он некоторое время проработал конструктором на МАЗе, а в 1959 году, когда запорожский завод «Коммунар» перепрофилировали на выпуск «Запорожцев», перешел на новое место. Выполняя технические задания, связанные с модернизацией заднемоторного автомобиля, Стешенко всерьез увлекся идеей переднего привода. В 1963 году, почувствовав, что институтских знаний для создания жизнеспособной переднеприводной конструкции недостаточно, он поступил в аспирантуру одного из московских вузов. Но уже через год директор «Коммунара» вызвал Владимира Стешенко в Запорожье и предложил перспективному специалисту занять освободившуюся к тому времени вакансию главного конструктора.

Разумеется, новому главе КЭО в первую очередь пришлось развивать линейку заднемоторных моделей, но параллельно начались серьезные «сверхплановые» изыскания, направленные на создание переднеприводных микролитражек.

В 1969 году Стешенко защитил кандидатскую диссертацию по переднему приводу, а уже в 70-м был построен первый прототип новой малолитражки, получивший рабочее название «Перспектива». Эту машину правильнее было бы назвать ходовым макетом, поскольку ее трехдверный кузов был не столько самостоятельной конструкцией с оригинальным оформлением, сколько носителем основных узлов и агрегатов, требующих доводки (это касалось в первую очередь переднеприводной трансмиссии). Минавтопромом во главе с А. М. Тарасовым проект был замечен, но не одобрен. От Запорожского автозавода требовалось, прежде всего, увеличение объема производства. Эксперименты с передним приводом официально не разрешили, но и не запретили, предоставив заводу возможность действовать на свой страх и риск. И Стешенко продолжил работу.

В течение трех лет были построены еще два прототипа. Сначала появился трехдверный хэтчбек, если, конечно, правомерно называть хэтчбеком автомобиль, размерами и пропорциями больше напоминающий польский *FIAT-126P* с вытянутым «носом». Задняя часть кузова этой машины (как и кузова «Перспективы») выглядела негармонично и несоразмерно. И тогда Стешенко решил закончить эксперименты с двухобъемностью. Третий прототип имел уже трехобъемный кузов двухдверное купе.

За рубежом переднеприводные микролитражки становились все популярнее, и успехи запорожских конструкторов в создании такого автомобиля были очевидны. В результате в 1973 году Запорожский автозавод все-таки получил техническое задание на разработку платформы нового семейства переднеприводных малолитражек. Проекту присвоили индекс «1102».

Если к ЗАЗ прибавить ВАЗ

Отказ от двухобъемных кузовов в пользу трехобъемных стал роковой ошибкой запорожских конструкторов. Вместо того чтобы создавать аутентичную микролитражку, дизайнер проекта Юрий Данилов под руководством Стешенко пытался строить уменьшенные переднеприводные копии классических «Жигулей», не стесняясь «цитировать» отдельные элементы экстерьера и интерьера автомобилей ВАЗ.

Главными достоинствами «Таврии» считаются хорошая управляемость, экономичность и ценовая доступность

В 1975 году директор ВАЗа В. Н. Поляков стал министром автомобильной промышленности СССР. Побывав на Запорожском автозаводе, новый министр пришел к выводу, что проект «1102» зашел в тупик. Поскольку успешные тольяттинские наработки по проекту «1101» на ВАЗе в ближайшее время не могли быть востребованы, Поляков решил разом убить двух зайцев: приказом по министерству от 15 апреля 1976 года к работе над перспективной моделью запорожского автозавода подключались специалисты ВАЗа. На деле это означало, что все наработки по ВАЗ-2Э1101 станут базой для дальнейшего совместного конструирования с запорожскими инженерами.

Первое время работа шла параллельно на двух заводах. Ведущим дизайнером по «вазовской линии» был назначен Игорь Гальчинский. В течение 1976 года Гальчинским в сотрудничестве с прикомандированными из Запорожья скульпторами-модельщиками Л. Левитом и В. Расторгуевым был создан полноразмерный макет, а затем и ходовой образец автомобиля: в контексте объединенного проекта он фигурировал как «очередной» ЗАЗ-1102, а в Тольятти его проиндексировали как ВАЗ-ЗЭ1101 и даже присвоили имя «Ладога».

Еще до окончания работ по созданию «Ладоги» Гальчинский получил (и принял) предложение возглавить дизайн-центр Запорожского автозавода — «Бюро архитектурного оформления автомобилей». Перебравшись на ЗАЗ, Гальчинский в качестве приданого захватил с собой «Ладогу»,

Проверка аэродинамики опытного образца «Таврии» на Дмитровском автополигоне НАМИ, 1977 год

В 1977 году на европейском конкурсе «Автомобиль года» третье место занял *Ford Fiesta*, пропустив вперед *Rover SD1* и *Audi 100*. Он был лучшим в своем классе, поэтому Стешенко тут же взял эту машину для «анатомирования». В 1978 году «Таврию», обогащенную и усиленную всем, что можно было взять от *Ford Fiesta*, показали Леониду Ильичу Брежневу, который отдыхал в ту пору в Ялте. Генсеку автомобиль понравился, он похвалил конструкторов и благословил производство новой машины.

весьма напоминавшую *Volkswagen Polo (I)*, что позволило вывести проект «1102» на финишную прямую.

Разработку четырехцилиндрового двигателя жидкостного охлаждения для платформы «1102» Мелитопольский моторный завод начал еще в 1975 году, а в 1979-м новый силовой агрегат был испытан и подготовлен к серийному производству. Первые экземпляры ЗАЗ-1102 по плану должны были сойти с конвейера в 1981-м, однако загвоздка заключалась в отсутствии… самого конвейера.

Для выпуска новой микролитражки планировали выстроить новые цеха, а выделенных государством денег едва хватило на то, чтобы вырыть котлован. В 1983 году резко подскочили цены на товары народного потребления, в том числе и на «Запорожцы». В результате спрос на них упал, и «своих» денег у завода практически не стало. Ситуация усугублялась тем, что ВАЗ в это время начал готовить к выпуску свою первую переднеприводную модель ВАЗ-2108, и львиная доля средств автопрома уходила на освоение этого проекта.

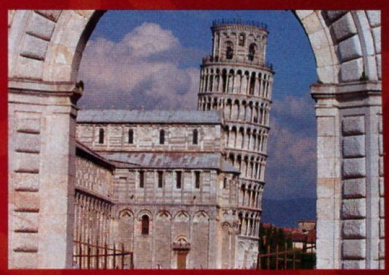
Как следствие, в первой половине 80-х фактически завершенный проект «ЗАЗ-1102» завис. Вопрос о начале производства новой запорожской легковушки был вынесен на Политбюро ЦК КПСС, состоявшееся 14 мая 1985 года: это было одно из первых заседаний Политбюро, на котором в качестве Генерального секретаря ЦК партии председательствовал М. С. Горбачев. В конце концов, было принято решение о начале производства ЗАЗ-1102. После этого пошло финансирование, и дело сдвинулось с мертвой точки.

В 1986 году удалось собрать первые шесть предсерийных автомобилей. Тогда же был объявлен всесоюзный конкурс на лучшее название для машины. Победил вариант «Таврия». Еще несколько экземпляров по обходным технологиям собрали в 1987-м, и только на следующий год началось серийное производство «Таврий». Правда, не на новых площадях (их освоили позже) ветки конвейера поделили с «Запорожцами». Стоила «Таврия» в то время 5100 руб., столько же, сколько ЛуАЗ-969М. Для сравнения: цена ВАЗ-2108 в 1988 году была 8500 руб., а ЗАЗ-968М 3900 руб.

Опытный образец ЗАЗ-1102 с передней маской в стиле ВАЗ-2108

А в это время…

1990 год



7 января знаменитая Пизанская башня была закрыта для туристов из соображений безопасности. «Падающая» башня строилась почти двести лет с 1173 по 1360 год. В 1986-м башня получила статус объекта Всемирного наследия ЮНЕСКО. В 2001 году Пизанскую башню в очередной раз открыли для посетителей.

1996 год

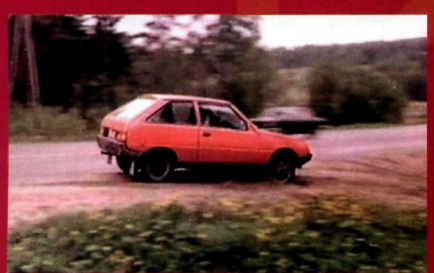
3 июля во втором туре президентских выборов в России победил Борис Николаевич Ельцин. В 1991 году Ельцин стал первым президентом РФ. Его второй президентский срок продлился до 31 декабря 1999 года.
На фото: инаугурация президента РФ Бориса Ельцина.

1997 год

Государственная премия России в области киноискусства присуждена фильму режиссера Сергея Бодрова-старшего «Кавказский пленник». Фильм получил множество наград, в том числе «Нику» как лучший игровой фильм, а также номинировался на «Оскар» и «Золотой глобус».

«Место убийцы вакантно...» (реж. В. Курыкин, 1990 год)

В провинциальном городке происходит серия убийств. Милиция на высоте — все преступления раскрыты, виновные осуждены. Но убийства продолжаются. Сотрудник прокуратуры Игнатов расследует гибель молодой девушки. Изучая старые дела, он приходит к выводу, что обвинения были сфабрикованы: под давлением следствия люди оговаривали себя, а настоящий преступник по-прежнему на свободе. Свидетели видели, как погибшая девушка села в попутную машину — красную «Таврию». Милиция проверяет все «Таврии» города и, в конце концов, выходит на след убийцы. А Игнатов занимается реабилитацией тех, кто был несправедливо осужден.



Серийный экземпляр легкового автомобиля ЗАЗ-1102 «Таврия»

Мечты сбываются

Несмотря на то что «Таврия» увидела свет значительно позже, чем предполагалось, и внешне, и конструктивно это была современная машина. В моторном отсеке удалось разместить не только поперечно расположенный новый 51-сильный двигатель жидкостного охлаждения, все необходимые «навесные» девайсы, пятиступенчатую КПП и главную передачу, но и запасное колесо. Объем свободного от запаски багажного отсека составил четверть кубометра — великолепный показатель для автомобилей такого класса. Заднее сиденье легко складывалось, и ровная грузовая площадка увеличивалась в длину на добрых полметра. Под полом багажника горизонтально располагался бензобак.

Благодаря рациональной архитектуре шасси заднее сиденье удалось вписать в пределы колесной базы. Трое взрослых на заднем сиденье чувствовали себя значительно комфортнее, чем в «Запорожце». Задуманная как «бюджетный» автомобиль, «Таврия» оказалась достаточно легкой в управлении. Более того, именно отменная управляемость стала одним из основных достоинств ЗАЗ-1102. Другим «коньком» «Таврии» была ее исключительная экономичность.

Интерьер представлял собой удачный сплав все той же «бюджетности», практичности и элегантности. Цельноформованные пластмассовые элементы потолок, дверные панели и багажное отделение смотрелись очень современно.

Дальние родственники

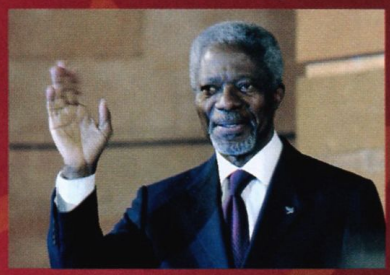
Nissan March K10 (1982–1991 годы)

В Европе этот популярный автомобиль особо малого класса британской сборки известен как *Nissan Micra*, но для азиатского региона микролитражка производилась в Японии и продавалась под маркой *March*. В 1982 году первое поколение *Nissan Micra* пришло на смену основательно «раздобревшей» в последнем поколении (то есть вышедшей за пределы класса сверхмалых машин) модели *Nissan Cherry*. Основная задача нового семейства состояла в том, чтобы составить достойную конкуренцию лидеру сегмента *Honda City*. Так же, как и «Таврия», *Nissan Micra K10* дебютировал в виде трехдверного хэтчбека. Пятидверная версия появилась лишь в 1987 году. Переднеприводная платформа оснащалась поперечно расположенными двигателями объемом 988 или 1235 см³ и мощностью от 50 до 60 л. с.

Citroën Visa Mk II (1981–1988 годы)

Citroën модели *Visa* дебютировал в 1978 году. Это был первый опыт создания автомобиля путем интеграции платформ *Citroën* и *Peugeot* после слияния двух фирм. Взяв за основу четырехдверный *Peugeot-104*, конструкторы почти полностью изменили архитектуру автомобиля. Главной инновацией стал узнаваемый стильный ситроеновский кузов. Переднеприводная *Visa* оснащалась продольным двухцилиндровым двигателем с воздушным охлаждением объемом 652 см³ или поперечным четырехцилиндровым мотором с жидкостным охлаждением объемом 1124 см³ Микролитражка выпускалась с несколькими вариантами кузова, каждый из которых отличался эргономичностью. В марте 1981 года *Visa* пережила глубокий рестайлинг, положив начало второму поколению модели *(на снимке)*. В 1984-м гамму двигателей дополнил дизель объемом 1769 см³, однако особым спросом модель не пользовалась, и, как пишут производители, «в 1988 году *Visa* тактично покинула каталоги *Citroën*».

2001 год

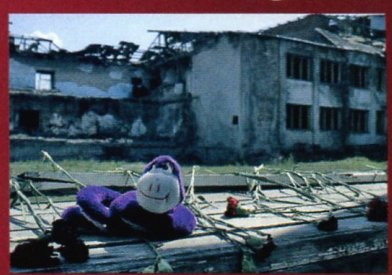


Лауреатами Нобелевской премии мира 2001 года стали Организация Объединенных Наций и ее Генеральный секретарь Кофи Аннан. Он занимал пост Генсека ООН с 1 января 1997 по 31 декабря 2006 года. *На фото:* Кофи Аннан в Москве (2004 год).

2002 год

1 января в Европейском союзе введены в обращение евро банкноты и монеты. Евро управляется Европейским центральным банком (ЕЦБ), который находится во Франкфурте (Германия), и Европейской системой центральных банков, куда входят центральные банки стран членов еврозоны. Евро заменил европейскую валютную единицу (ЭКЮ), использовавшуюся с 1979 по 1998 год.

2004 год



1 сентября боевики захватили здание школы № 1 в городе Беслан (Северная Осетия). Более тысячи детей и взрослых были взяты в заложники.
3 сентября в результате взрыва в школе погибли 334 человека, в том числе 186 детей. Среди погибших — десять бойцов спецназа. *На фото:* в Беслане накануне годовщины трагедии.

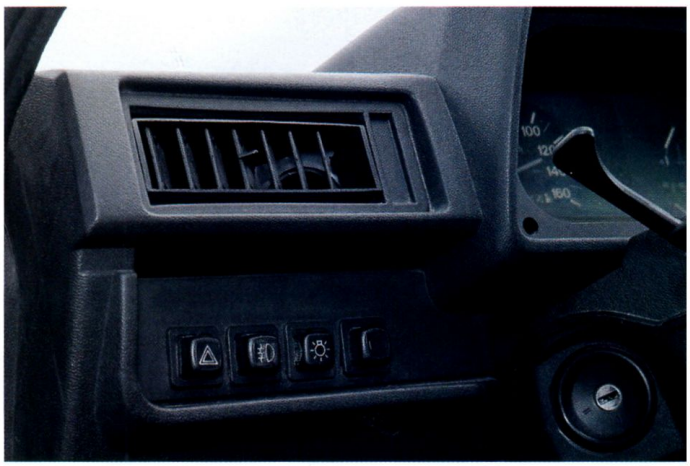
ЗАЗ-1102 «ТАВРИЯ»

АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

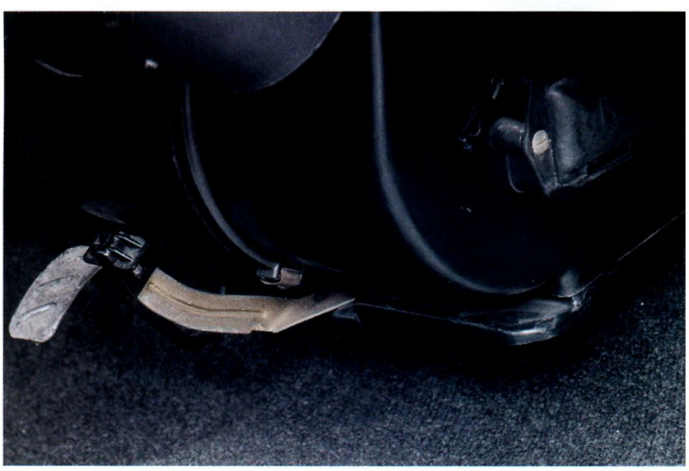
Салон «Таврии» не баловал потребителя особыми изысками

Обратите внимание на оригинальное рулевое колесо «Таврии» со спицами в нижней части. Такая «баранка» в редких случаях перекрывала комбинацию приборов

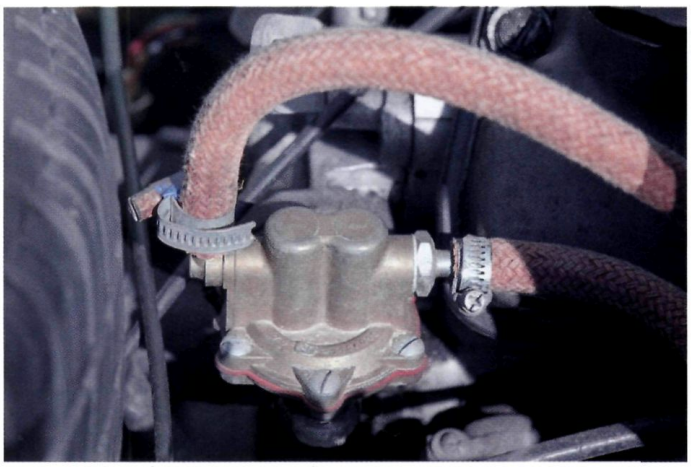
Минимум приборов и большие контрольные лампы считалось, что такая комбинация приборов не перегружает водителя информацией, но в случае необходимости привлечет его внимание

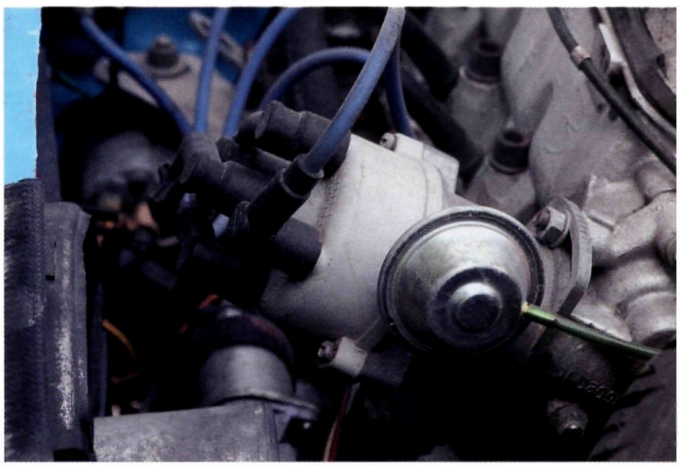


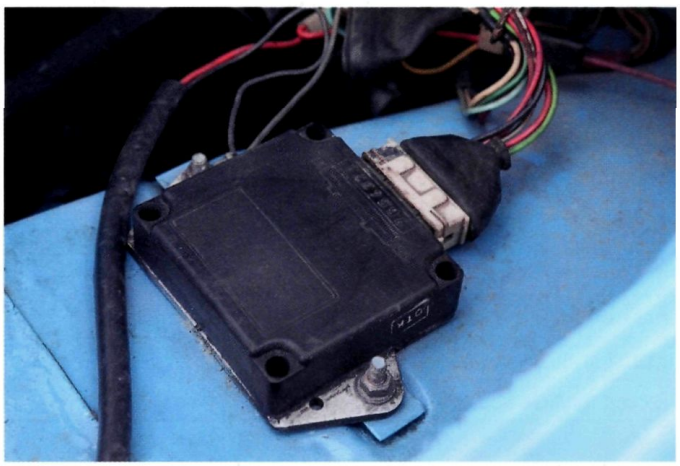
- *«Таврии» не откажешь в продуманной эргономике — все необходимые кнопки сгруппированы в одном месте*
- *На «Тавриях» ранних выпусков устанавливали фары от «Оки» и соответствующую решетку радиатора*
- *Стеклоочиститель ветрового стекла всего один*
- *Черные ручки дверей без хромированных деталей — дань моде 80-х годов*
- *К сожалению, качеством подгонки деталей «Таврии» никогда не отличались*
- *Рычаг переключения передач*
- *С помощью заслонки на отопителе можно отрегулировать количество теплого воздуха, поступающего в ноги пассажиров*



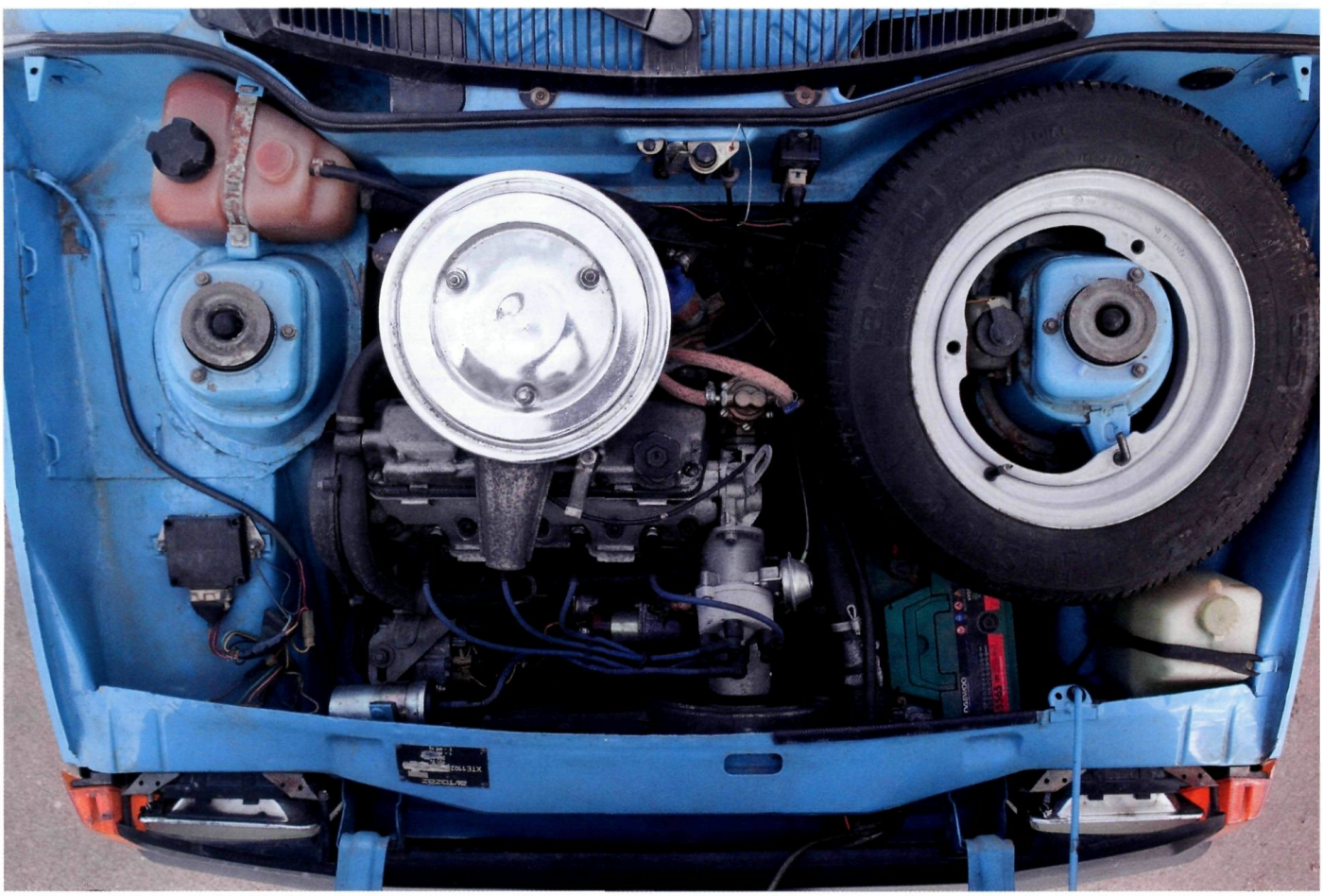
- *Кузов типа «хэтчбек» стал неожиданно популярным у советских автомобилестроителей все новые машины, разработанные на рубеже 70–80-х годов, оснащались таким типом кузова*
- *«Таврия» получила багажник с большой погрузочной высотой, что сказывалось на потребительских качествах автомобиля*
- *Крышка бензобака на ЗАЗ-1102 устанавливалась открыто и не прикрывалось лючком*
- *Место установки бачка заднего стеклоомывателя*







- *Все навесные агрегаты, включая бензонасос (на снимке), находятся на двигателе МеМЗ в легкодоступных для обслуживания и ремонта местах*
- *Распределитель зажигания*
- *Электронный коммутатор системы зажигания*
- *Способ установки запасного колеса, надетого на чашку стойки левого переднего колеса (по ходу движения), зарегистрирован как изобретение и охраняется выданным патентом*



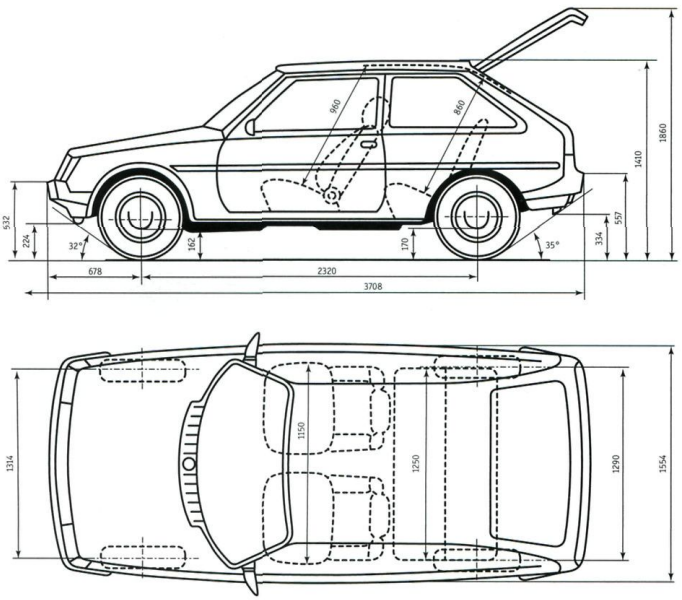


Схема автомобиля ЗАЗ-1102 «Таврия»

Технические характеристики ЗАЗ-1102 «Таврия»*	
Число мест	4–5
Максимальная скорость	148 км/ч
Разгон до 100 км/ч	17 с
Расход топлива при скорости 90 км/ч	4,6 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-44А
Генератор	Г222
Стартер	40.3708
Датчик-распределитель	53.013706
Коммутатор	3620.3734
Свечи зажигания	А17ДВ-10
Размер шин	155/70R13
Масса, кг	
снаряженная	710
полная, в том числе:	1110
на переднюю ось	573
на заднюю ось	537
Дорожные просветы, мм	
под картером сцепления	162
под задней осью	170
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,0

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 16,4

Подвеска передняя

независимая, типа *McPherson*, с цилиндрическими пружинами и телескопическими амортизационными стойками двустороннего действия

Подвеска задняя

независимая, с продольными рычагами, стабилизирующей поперечиной и цилиндрическими пружинами, с гидравлическими телескопическими амортизаторами двустороннего действия

Тормоза

рабочий передний дисковый, имеет плавающую скобу и автоматическую компенсацию износа накладок; задний барабанный, колодки плавающие с автоматической компенсацией износа накладок; привод гидравлический, раздельный

стояночный на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I 3,454; II 2,056; III 1,333; IV 0,969; V 0,828; задний ход 3,358

Главная передача

цилиндрическая, косозубая; передаточное число 3,588

Двигатель

МеМЗ-245, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	72
Ход поршня, мм	67
Рабочий объем, $см^3$	1091
Степень сжатия	9,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор

ДААЗ-21081

Максимальная мощность

51 л. с. при 5300–5500 об/мин

Максимальный крутящий момент

8,0 кгс.м при 3000–3500 об/мин

* Ранняя комплектация.

Автомобиль ЗАЗ-1102 «Таврия» выпускался с 1988 по 2007 год. Владимир Стешенко с самого начала задумывал не одну модель, а целое переднеприводное семейство, в которое помимо базового трехдверного хэтчбека входили бы его пятидверная версия, универсал, фургон и два варианта пикапов — открытый и закрытый. Создание опытных образцов почти всех модификаций началось еще при Советском Союзе, однако серийное производство моделей удалось освоить уже после смерти Стешенко и развала СССР.

Кроме базовой модели в семействе «Таврии» предусматривались следующие основные модификации:

ЗАЗ-11021	легковой автомобиль в исполнении «Люкс»
ЗАЗ-11022	специальная спортивная версия с более мощным двигателем (позже этот индекс использовали для новой базовой версии)
ЗАЗ-1102-20	с правосторонним расположением органов управления
ЗАЗ-1102-21	экспортный вариант для стран с тропическим климатом, оборудованный кондиционером

ЗАЗ продолжал оснащать свои автомобили специальными органами управления для инвалидов:

ЗАЗ-11027	с одной поврежденной ногой, но здоровыми руками
ЗАЗ-11028	с обеими поврежденными ногами, но здоровыми руками
ЗАЗ-11029	с одной здоровой ногой и одной здоровой рукой

Заслуживает внимания и модификация ЗАЗ-1122 с силовым агрегатом ВАЗ-2108. Из любопытных вариантов, которые не пошли в серию, следует отметить созданный в 1991 году экспериментальный четырехдверный хэтчбек ЗАЗ-11029-90. Помимо задней, «багажной» двери у этого автомобиля была одна широкая, как у «Таврии», дверь с левого борта и две двери справа, то есть со стороны тротуара.

ЗАЗ-1105 «Дана»

Работа по созданию универсала на базе ЗАЗ-1102 осложнялась тем, что речь шла не просто о «надстройке» в задней части кузова, а об одновременном оснащении его «лишней» парой боковых дверей, то есть несущую архитектуру приходилось конструировать и рассчитывать практически заново.

Тем не менее, с поставленной задачей запорожские конструкторы справились прекрасно. Уже в 1991 году специалистам был представлен предсерийный образец универсала, которому был присвоен индекс «1105» и название «Дана». Машина получилась на 12 см длиннее «Таврии», на 43 мм выше и на 45 кг тяжелее.

С пятью пассажирами ЗАЗ-1105 мог перевозить до двухсот килограммов груза. Интересно, что коэффициент лобового сопротивления (C_x) нового универсала оказался ниже, чем у хэтчбека: 0,37 против 0,39 у «Таврии». Серийное производство автомобиля «Дана» началось лишь в 1994 году.

ЗАЗ-11055 «Pick-Up»

Изначально пикап на базе «Таврии» имел индекс ЗАЗ-110250 (грузопассажирский фургон на его базе ЗАЗ-110251). Он собирался на совместном предприятии «Украина-Гриис» в Салониках (Греция) исключительно для экспортных поставок. Позже, когда производство пикапов освоили в Запорожье, за ним закрепилось название ЗАЗ-11055. Двухместная кабина ЗАЗ-11055 отделена от грузовой платформы стационарной перегородкой с остеклением, прикрытым защитной решеткой. Задний борт сделан откидным, а платформа оснащена либо матерчатым тентом, который натягивается на съемные дуги, либо жестким пластиковым верхом. В обоих случаях полезный объем грузового отсека составляет 2,5 м^2. Пол грузовой платформы имеет настил. От «Даны» пикапу достался не только базовый индекс, но и усиленная балка задней подвески. Грузоподъемность пикапа 250 кг (два человека в кабине). Производство пикапа и унифицированного с ним фургона началось в 1992 году и продолжалось вплоть до 2011-го.

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

«МОСКВИЧ 400-420»

ISSN 2071-095X

DeAGOSTINI