

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 25

СССР



ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»

ПОЧЕМУ ПОМЕНЯЛСЯ ГОСТ?
«КОПЕЙКА» РУБЛЬ БЕРЕЖЕТ
КУРЬЕЗЫ РУСИФИКАЦИИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №25, 2010

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

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

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

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

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

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

Адрес для писем читателей:

Россия, 170100, Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
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 Паблишинг»
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 государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХАСТАН

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»

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.
ISSN 2071-095X

© 2010 ООО «Де Агостини»

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

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

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

При подготовке номера использованы мате-
риалы из книги «Высокой мысли пламень».
Управление главного конструктора АвтоВАЗ.
Страницы истории. Тольятти 2004.

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Текст: Николай Марков

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

Автомобиль ВАЗ-2101 «Жигули»
любезно предоставлен
Кругликовым Михаилом (г. Красногорск)
и клубом «Автоклуб ВАЗ-2101» —
www.vaz2101.ru





С высоты сегодняшнего дня просто невозможно представить историю отечественного автомобилестроения без знаменитой «копейки». Достаточно сказать, что ВАЗ-2101 стал первым автомобилем в СССР, ради которого переписывались ГОСТы, под конструкцию которого подстраивалась вся советская промышленность — обычно бывало наоборот!

Среди предпосылок к появлению Волжского автомобильного завода назывались самые разные причины в частности, стремление поднять уровень отечественного автопрома и ускорить процесс автомобилизации населения. Однако на самом деле эти явления должны были стать лишь побочным эффектом от решения государством одного меркантильного вопроса, а именно, ввода в оборот крупных денежных средств, скопившихся «в чулках» у граждан в эпоху дефицита. На роль «приманки» автомобиль подходил как нельзя лучше — этому товару, являвшемуся для большинства простых советских граждан несбыточной мечтой, был гарантирован ажиотажный спрос на многие годы вперед. Именно поэтому еще в начале 60-х годов в Москве началась реконструкция завода МЗМА, а в Ижевске возведение совершенно нового автозавода. После введения в строй оба предприятия должны были давать

стране по 200 тысяч автомобилей в год. Однако даже эти объемы не шли ни в какое сравнение с теми, на которые изначально был рассчитан тольяттинский автогигант — 660 тысяч легковых автомобилей в год — фантастическая цифра для страны, в которой на тот момент столько же машин делали все существующие автозаводы, включая «грузовые» и «автобусные». В качестве партнера для ведения стройки века, как тогда называли сооружение ВАЗа, советским правительством была выбрана итальянская фирма FIAT, предоставившая не только лицензию на автомобили новейшего по тем временам семейства «124», но и проект самого завода. После подписания сторонами в августе 1966 года генерального соглашения в обеих странах закипела работа: в СССР развернулись грандиозное строительство завода и полномасштабные испытания итальянских прототипов, а в Италии обучение наших специалистов и доработка конструкции машин

в соответствии с замечаниями советской стороны. Таких замечаний набралось несколько сотен.

В ходе испытаний на наших дорогах у «фиатов» выявились серьезные проблемы с долговечностью кузова и задних дисковых тормозов. Маленький дорожный просвет и отсутствие буксирных проушин делали проблематичной эксплуатацию машин на проселке. Наконец, у советских инженеров вызывал недовольство нижневальный двигатель абсолютно бесперспективный с точки зрения дальнейшего развития конструкции. В итоге итальянцы и кузов усилили, и буксирные проушины предусмотрели, и даже предоставили новый двигатель, который только что разработали для себя: с распределительным валом, расположенным в головке блока цилиндров.

Не менее серьезным изменениям подверглись ходовая часть и трансмиссия. В итоге ВАЗ-2101 стал отличаться от FIAT-124



Одна из первых товарных машин — номерной знак выдан в Москве в декабре 1970 года



«Жигули» первой модели на юбилейной выставке, посвященной 50-летию отечественной автомобильной промышленности (ВДНХ СССР, 1974 год)

тормозами (сзади появились барабанные механизмы, спокойно переносящие грязные и пыльные дороги), подвеской (передняя подверглась усилению, задняя пол-

И даже в плане комфорта VAZ-2101 оказался впереди своего прототипа благодаря появившейся возможности трансформации сидений в полноценные спальные места,

очередь, это травмобезопасные наружные ручки дверей, которыми до сих пор комплектуются на конвейере старые добрые «Нивы».

Многое у советских автолюбителей VAZ-2101 было впервые. Например, именно благодаря «Жигулям» они узнали, что в малолитражке на высокой скорости можно разговаривать, не повышая голоса; что суровой зимой в машине может быть тепло как дома; и что за рулем без усталости можно покрывать чуть ли не вдвое большие расстояния, чем на «Москвичах» или «Волгах». VAZ-2101 наглядно продемонстрировал нашим автолюбителям, насколько простым может быть зимний запуск двигателя. Когда владельцы легковушек других марок уже вынуждены были идти за ведрами с горячей водой и паяльными лампами, водитель «жигуленка» зачастую обходился даже без помощи заводной рукоятки. Большая заслуга в этом принадлежала карбюратору ДААЗ-2101 («в девичестве» Weber 32DCR), куда более совершенному,

Не будет преувеличением сказать, что вместе с первыми автомобилями ВАЗ к нам в страну пришли новые технологии

ной замене на более современную с пятью реактивными штангами вместо реактивной трубы), карданной передачей (внедрен открытый вал с промежуточной опорой), усиленным сцеплением и доработанной конструкцией синхронизаторов в КПП.

которые впоследствии оценили по достоинству тысячи владельцев. Интересно, что некоторые нововведения переключались на «ноль первую» в целях унификации с люксовой моделью FIAT-124S, превратившейся впоследствии в VAZ-2103, в первую

нежели советские аналоги того времени. Недаром спустя несколько лет отечественными вариациями на тему того же «Вебера» стала серийно комплектоваться продукция АЗЛК и «Ижмаша». Впрочем, «жигулевские» карбюраторы начали появляться под капотами «Москвичей» и даже «Волг» куда раньше усилиями самих владельцев, уставших бороться с капризами и прожорливостью штатных агрегатов серии К-126. Говоря о двигателе VAZ-2101, нельзя не отметить и такое нововведение, как система охлаждения закрытого типа, рассчитанная на применение только антифриза. Прежде советские «легковушки» не имели расширительного бачка, а их радиаторы чаще всего заправлялись обыкновенной водой, которую в зимнее время необходимо было сливать перед каждой стоянкой — эта процедура считалась совершенно обыденным делом. Наконец, только на VAZ-2101 впервые появились высококачественные пластиковые материалы в отделке салона, которые не боялись воздействия прямого солнечного света. Суммируя все вышеизложенное, не будет преувеличением сказать,



Первый старт экипажей на «ВАЗах», Командный чемпионат СССР по авторалли (Рига, февраль 1971 год)



Эпопея с «русификацией» 124-й модели оказалась крайне полезной и для самой фирмы FIAT, накопившей (совершенно бесплатно) уникальные сведения о надежности своих машин в экстремальных условиях эксплуатации. Разумеется, этот опыт не пропал даром и был учтен итальянцами в дальнейшей работе.

что вместе с первыми автомобилями ВАЗ к нам в страну пришли новые технологии и новые материалы, благодаря которым вся советская промышленность (и не только автомобильная) сделала огромный шаг вперед.

Тайны серебряной ладьи

Существовало три вида заводских эмблем ВАЗ-2101. Как выглядит одна из них, знают многие: логотип со стилизованной под букву «В» серебристой ладьей на рубиновом фоне красовался на всех «единичках» с 1971 года. Однако на машинах 1970 года выпуска этот же значок был дополнен надписью «Тольятти»: неудивительно, что из-за скромного тиража сегодня такие эмблемы невероятная редкость и мечта любого коллекционера автомобильной геральдики. Кстати, по легенде, надпись со значка пришлось убрать по курьезной причине: дескать, не надо демаскировать местоположение такого стратегического объекта, как автозавод! Сегодня абсурдность подобного требования очевидна, однако в те времена бывало и не такое. Существует и совсем раритетная эмблема. Она появилась на свет лишь благодаря ошибке и до «живых» автомобилей не дошла вовсе.



Дело в том, что самую первую партию значков (около 30 штук) по советским чертежам делали в Турине фиатовские специалисты. На выходе у итальянцев должен был получиться тот самый знак, который мы только что описали выше, однако в спешке кто-то из них перепутал кириллическую букву «Я» и латинскую «R». В результате все значки из той злополучной партии вазовцы просто разобрали на сувениры.



Запуск завода в Тольятти с конвейера сходит первый серийный автомобиль (19 апреля 1970 года)

А в это время...

1970 год



Уже совсем скоро с конвейера Волжского автозавода сойдут первые автомобили. Пока же выполняются «последние штрихи», идут монтажные работы в камере автоматической окраски кузова автомобиля.

1972 год



В Москве открыто новое здание Курского вокзала. Данный проект стал в своем роде уникальным: новый вокзал фактически являлся лишь «коробкой», возведенной вокруг уже существовавших внутренних помещений, без какой-либо значительной перепланировки.

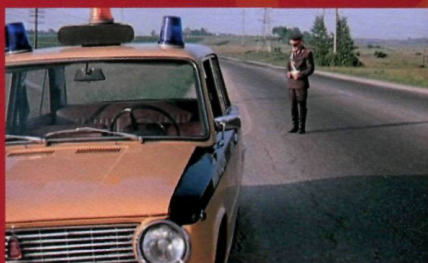
1976 год



16 февраля состоялся торжественный пуск только что возведенного Камского автомобильного завода.

«Инспектор ГАИ» (реж. Э. Уразбаев, 1982 год)

Сюжет картины построен вокруг конфликта честного и принципиального «гаишника» Петра Зыкина (Сергей Никоненко) и начальника местного автосервиса Трунова (Никита Михалков) — злостного нарушителя, который пытается воспользоваться своими связями и «поставить на место» несговорчивого милиционера. Несгибаемая принципиальность выходит Зыкину боком, однако неподкупный инспектор твердо продолжает стоять на своем... На протяжении всего фильма неизменными спутниками главных героев остаются автомобили ВАЗ-2101 — личный у Трунова и патрульный у Зыкина.



ВАЗ-2101 на международных соревнованиях по авторалли

Спортивные достижения

На спортивной арене вазовский первенец дебютировал в начале 1971 года в Риге на командном первенстве зимнего чемпионата СССР по ралли. Затем Чемпионат СССР по кольцевым гонкам, где тольяттинские машины даже были выделены в отдельный класс «Жигули». А уже осенью того же года автомобили ВАЗ-2101 приняли участие в международных соревнованиях: три

советских экипажа стартовали в марафоне «Тур Европы-71». Маршрут этого ралли был проложен по территории 14 стран Западной и Восточной Европы (включая СССР), а общая протяженность дистанции достигала 14 тысяч километров. По итогам тура команда ВАЗ-Автоэкспорт завоевала «Серебряный кубок» в командном зачете, а экипажи Гирдаускас-Мадревиц и Лукьянов-Карамышев к тому же удостоились награды

в личном зачете. Закономерность этого факта была блестяще подтверждена впоследствии и на «Туре Европы-73», где командам, выступающим на ВАЗ-2101, достались и золотой, и серебряный кубки сразу. Впоследствии «ноль первые» еще долгие годы не сходили с трасс как внутрисоюзных, так и международных соревнований, а в любительских ралли ВАЗ-2101 порой встречаются и сегодня.



Бытует мнение, что имя «Жигули» родилось благодаря конкурсу, объявленному журналом «За рулем» в августе 1968 года. Однако, по свидетельствам ветеранов ВАЗа, название «Жигули», предложенное конструктором А. М. Черным, было утверждено директором завода В. Н. Поляковым еще в начале 1967 года. Тогда же оно было предложено компании FIAT для разработки соответствующей декоративной надписи для задней панели кузова. В народе к ВАЗ-2101 в разное время приклеились два прозвища: сначала — «единичка», а уже в конце 80-х годов, когда модель перестала считаться престижной, — «копейка». Хотя не стоит считать его обидным — как известно, копейка рубль бережет!

Дальние родственники



FIAT-124 (1966 год)

Именно этот автомобиль, заработавший титул «Автомобиль года – 1967», послужил прототипом нашего ВАЗ-2101. Снаружи «итальянец» отличался от советского собрата разве что дверными ручками да бамперами без «клыков», но вот по «начинке» это были уже совсем разные машины. Выпуск серии FIAT-124 в Италии был прекращен в 1974 году.



Tofas Serce (1983 год)

В 1971 году производство FIAT-124 началось в Турции под маркой *Tofas Murat 124*. У себя на родине он стал таким же культовым автомобилем, как у нас ВАЗ-2101. После рестайлинга 1983 года машина получила марку *Tofas Serce* и, пережив еще одну модернизацию в 1992-м, продержалась на конвейере до 1995 года. Неудивительно, что такие машины до сих пор часто встречаются на улицах турецких городов.



SEAT-124 (1968 год)

На два года раньше пуска конвейера Волжского автозавода выпуск еще одного клона FIAT-124 был организован в Испании на фирме SEAT. В отличие от ВАЗ-2101, испанский SEAT-124 технически от итальянского прародителя не отличался вовсе. Серийное производство автомобилей семейства SEAT-124 завершилось в 1980 году.



Premier 118NE (1986 год)

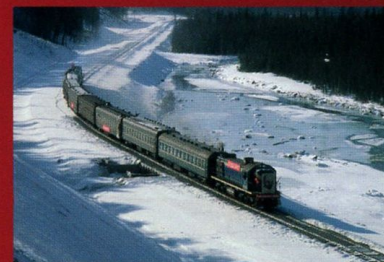
Последней вариацией на тему FIAT-124 стал седан *Premier 118NE*, запущенный в производство индийской компанией *Premier Automobiles*. В 90-х годах эти автомобили даже комплектовались силовыми агрегатами фирмы *Nissan*, однако при этом никогда не отличались высоким качеством сборки. Производство «Премьеров» было завершено в 2001 году.

1978 год



21 октября в возрасте 82 лет скончался Анастас Иванович Микоян — известный советский политический деятель. Микояну выпало удивительное политическое долголетие: его государственная карьера началась работой с Лениным, а завершилась уже после прихода к власти Брежнева.
На фото: Хрущев, Брежнев, Микоян в Кремле.

1979 год



Строители БАМа завершили сооружение перегона Даван-Северобайкальск.
На фото: первый рабочий поезд прошел по открытому участку трассы.

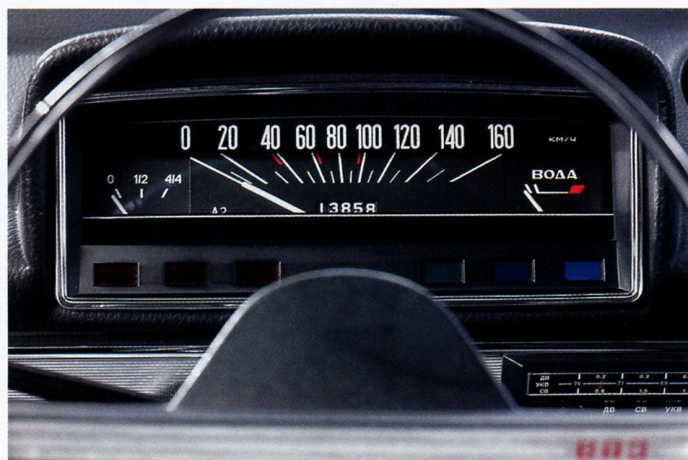
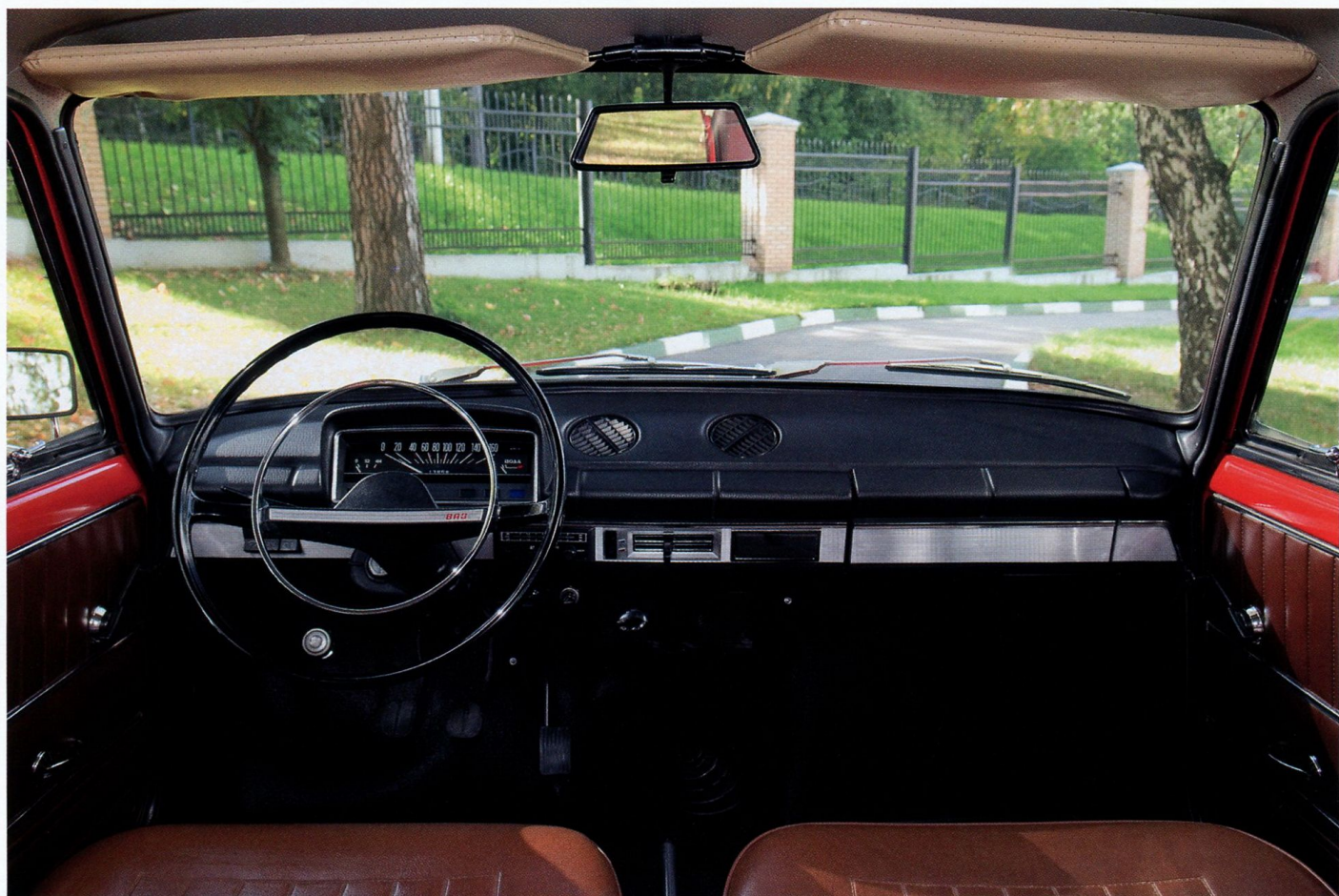
1982 год

В Германии впервые в мире началось массовое производство CD-дисков, разработанных тремя годами ранее компаниями *Philips* и *Sony*. Первым коммерческим музыкальным CD стал альбом «The Visitors» группы ABBA, анонсированный 20 июня 1982 года. Сегодня компакт-диски стали неотъемлемой частью жизни практически каждого человека.



ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»



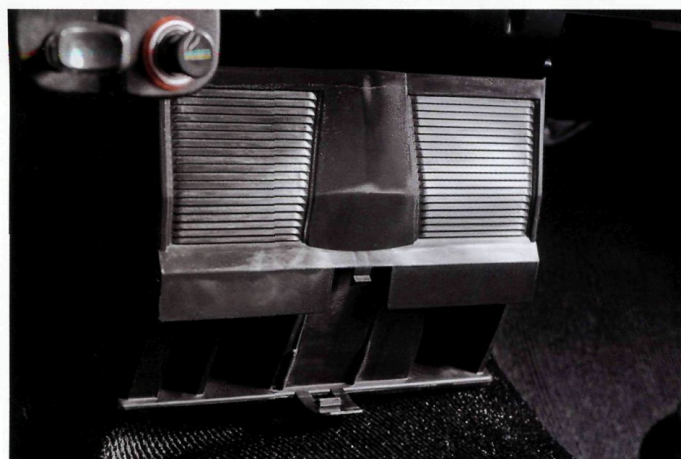


- ❶ «Визитная карточка» салона VAZ-2101 — панель приборов с металлизированной отделкой и двумя круглыми дефлекторами системы отопления и вентиляции, позволявшими регулировать направление подачи воздуха в диапазоне 360 градусов
- ❷ Такая комбинация приборов переключалась на VAZ-2101 с модернизированной «одиннадцатой» модели. На более ранних «единичках» и шкала, и обрамление щитка были светлыми в тон отделки панели приборов
- ❸ Подвесная педаль акселератора и напольная кнопка включения стеклоомывателя — атрибуты, которые появились на VAZ-2101 после постановки на конвейер VAZ-21011
- ❹ Управление микроклиматом в салоне VAZ-2101 осуществлялось двумя ползунками (верхний — привод воздушной заслонки, нижний — кран отопителя) и трехпозиционной кнопкой включения вентилятора.





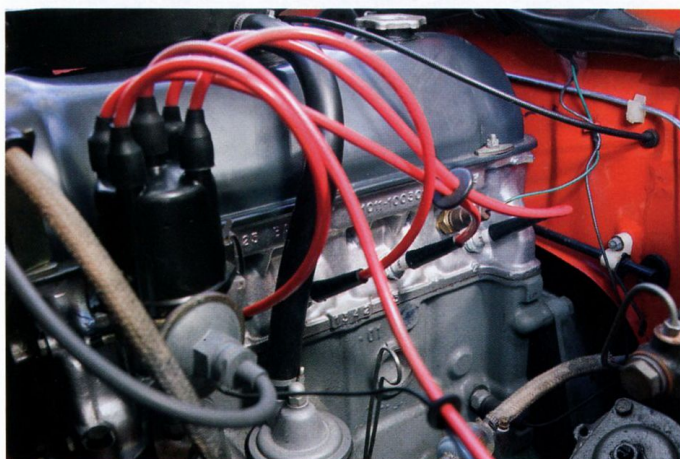
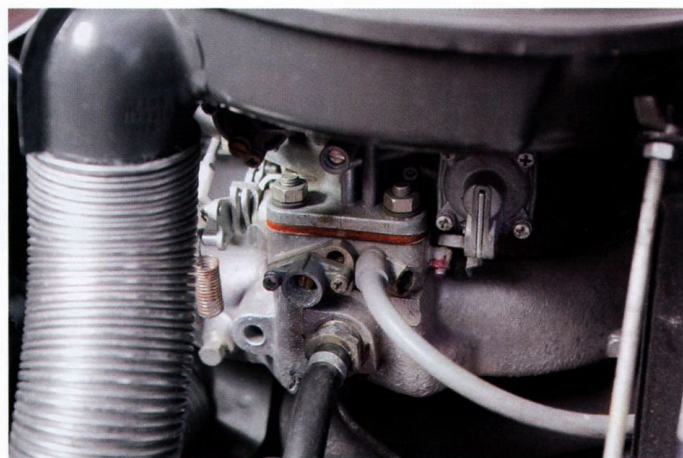
- ❶ Такие травмобезопасные дверные ручки по проекту полагались только люксовому автомобилю ВАЗ-2103, однако в целях унификации достались и «единичкам»
- ❷ Поворотные вентиляционные форточки в передних дверях ВАЗ-2101 были в почете у курильщиков
- ❸ Блок ламп освещения номерного знака встраивался в задний бампер
- ❹ В панели приборов ВАЗ-2101 предусматривалась ниша для монтажа радиоприемника, однако сам завод «музыку» в машину не ставил
- ❺ Для подачи теплого воздуха к ногам водителя и переднего пассажира требовалось откинуть заслонку на кожухе отопителя



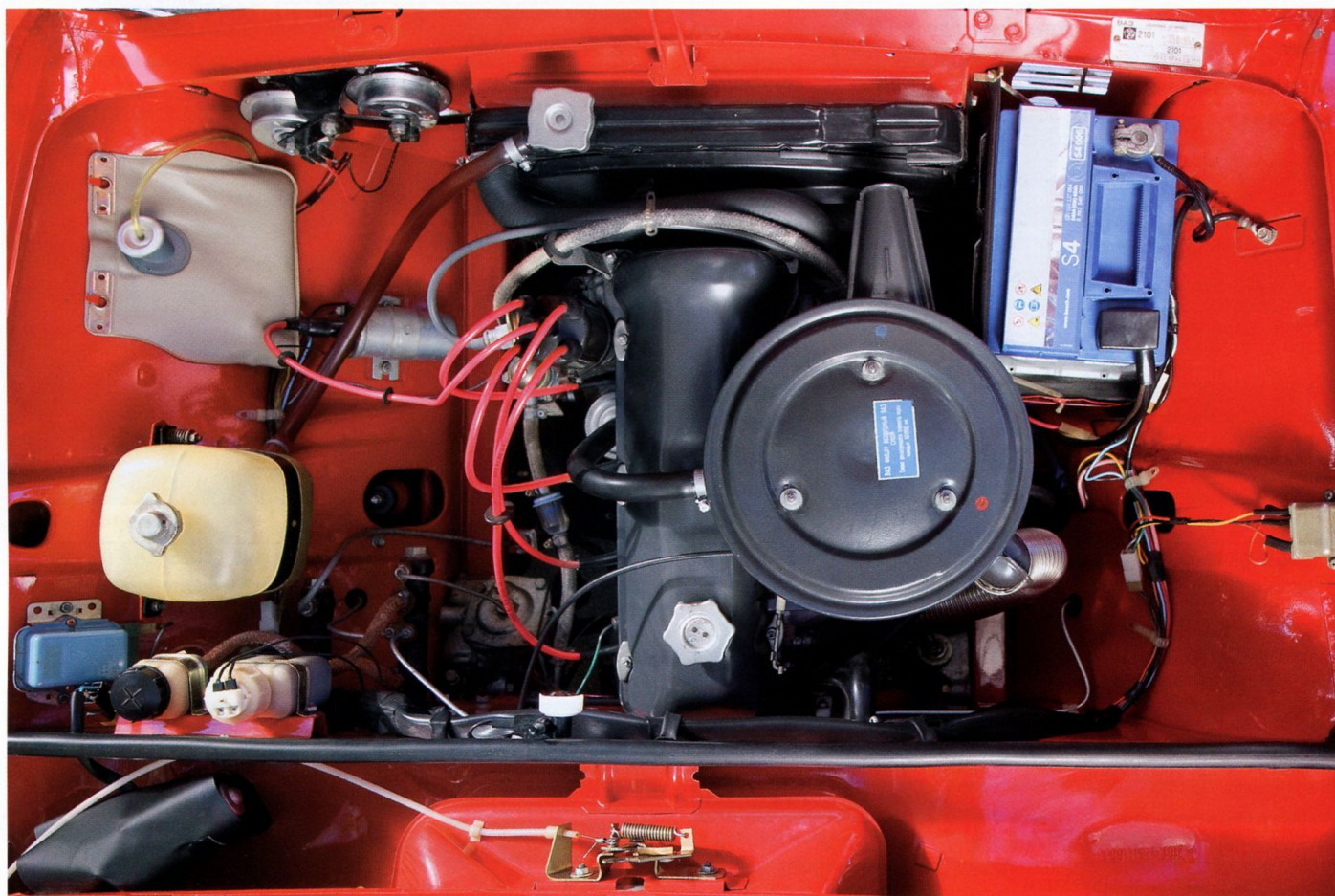


- ❶ На VAZ-2101 изначально предусматривались места крепления задних ремней безопасности, однако первые годы самими ремнями машины не комплектовались
- ❷ В ручки задних дверей встроены пепельницы
- ❸ Характерные особенности VAZ-2101 — светоотражатели, установленные отдельно от фонарей, и металлическая надпись «Жигули» на задней панели кузова
- ❹ VAZ-2101 имел просторный и весьма рационально скомпонованный багажник, у которого, однако, был один недостаток — большая погрузочная высота





- ❶ Провода, идущие к расширительному бачку гидропривода тормозов, относятся к системе сигнализации об аварийном снижении уровня тормозной жидкости
- ❷ Впускной коллектор на «Жигулях» имел обогрев от системы охлаждения двигателя: на фото хорошо виден черный шланг небольшого диаметра, отводивший жидкость от коллектора к помпе
- ❸ Прерыватель-распределитель 30.3706-01 с вакуум-корректором появился на ВАЗ-2101 в 1980 году — прежде на «единичках» стоял распределитель Р-125, в котором за опережение зажигания «отвечал» только центробежный регулятор
- ❹ В свое время ВАЗ-2101 обладал самой высокой литровой мощностью двигателя среди всех советских легковых автомобилей



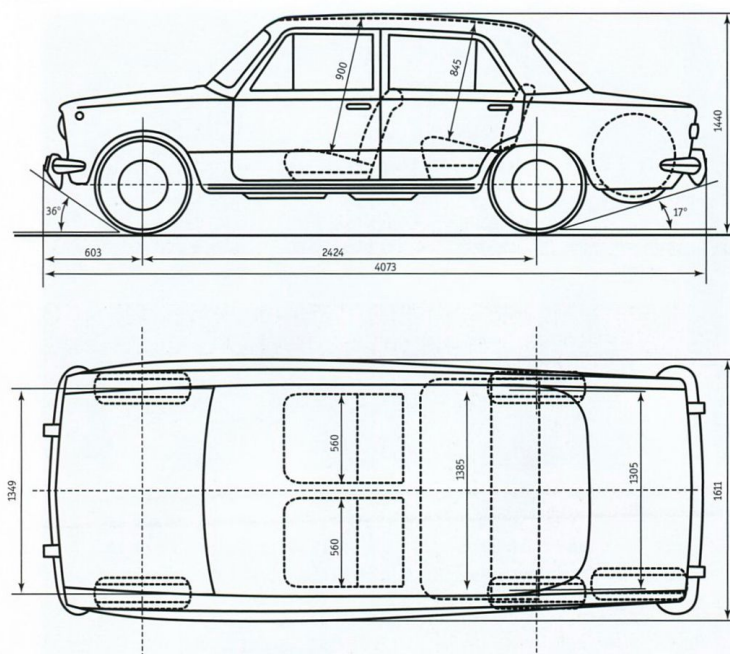


Схема автомобиля ВАЗ-2101 «Жигули»

Техническая характеристика ВАЗ-2101 «Жигули»

Число мест	5
Максимальная скорость	142 км/час
Время разгона до 100 км/ч	20 сек
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	38 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ55
Генератор	Г221
Реле-регулятор	РР380
Стартер	СТ221
Прерыватель-распределитель	Р125
Свечи зажигания	A17ДВ
Размер шин	6,15-13

Масса:

снаряженная	955 кг
полная	1355 кг
на переднюю ось	615 кг
на заднюю ось	740 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	175 мм
под задней осью	170 мм

Наименьший радиус поворота:

по более 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 дисковые спереди и барабанные сзади, с отдельным гидравлическим приводом и регулятором давления на задней оси
стояночный на задние колеса, с механическим приводом

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление:

однодисковое, сухое

Передаточные числа:

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

Главная передача и ее передаточные числа:

одинарная, гипоидная 4,3

Двигатель:

ВАЗ-2101, карбюраторный, четырехцилиндровый, рядный, четырехтактный

Диаметр цилиндра	76 мм
Ход поршня	66 мм
Литраж двигателя	1198 см ³
Степень сжатия	8,5 (8,8 до 1973 г.)
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



Первые шесть автомобилей ВАЗ-2101 были собраны 19 апреля 1970 года, ритмичная же работа главного конвейера Волжского автозавода началась в августе. До конца года в Тольятти собрали 21 530 «единичек», в 1971-ом это количество возросло до 172 175 автомобилей, а пик выпуска ВАЗ-2101 пришелся на 1973 год, когда было собрано 379 007 экземпляров. На проектную мощность завод вышел в 1974-ом.



Модернизация ВАЗ-2101 Уже в 1971 году по распоряжению главного конструктора В. С. Соловьева на Волжском автозаводе начались работы по модернизации внешности «единички». Тольяттинские дизайнеры довольно долго экспериментировали с изменением оптики и облицовки радиатора: пробовали применить «поворотники» типа FIAT-125 со стандартными фарами от ВАЗ-2101, использовать «троечные» подфарники, установленные ниже бампера, и даже пытались вписать в силуэт ВАЗ-2101 прямоугольные фары от «Москвича-412» в комбинации с подфарниками от ВАЗ-2103.

Праворульные ВАЗ-2101 Для экспорта в страны с левосторонним движением Волжский автозавод освоил выпуск двух версий «единичек» ВАЗ-21012 и ВАЗ-21014 (на базе ВАЗ-2101 и ВАЗ-21011). «Праворукие» варианты отличались от базовых моделей... усиленной пружиной подвески правого переднего колеса. Все дело в том, что после переноса органов управления на правую сторону распределение массы машины между передними колесами оказывалось неравномерным в качестве превентивной меры против нежелательного крена кузова и применялась более жесткая пружина.



Серийный ВАЗ-21011 К производству был утвержден другой вариант модернизации «единички» с минимумом косметических изменений, улучшенной отделкой салона и 1,3-литровым двигателем: он выпускался с 1974 года под индексом ВАЗ-21011. Позже появились еще две модификации ВАЗ-21013 и ВАЗ-21016. Первая представляла собой сочетание 1,2-литрового двигателя с кузовом ВАЗ-21011, вторая наоборот, комбинацию кузова ВАЗ-2101 с 1,3-литровым двигателем. Выпуск 1,3-литровых «копеек» был прекращен в 1982-ом, годом позже сошла со сцены и сама «единичка», а вот последние ВАЗ-21013 покинули автозавод лишь в 1988 году. Общий тираж всех модификаций ВАЗ-2101 с кузовом седан составил 4,85 миллионов штук.

ВАЗ-2101 пикап Как это было принято в СССР, на Вазе практиковалась переделка бракованных кузовов «Жигулей» в пикапы, которые впоследствии использовались для собственных нужд как внутри самого завода, так и за его пределами. В качестве основы для постройки грузовичков лучше всего подходили кузова универсалов ВАЗ-2102, однако из-за их небольшой распространенности «перепиливанию» часто подвергались и простые седаны ВАЗ-2101. У машин попросту срезалась вся задняя часть крыши, за передними сиденьями монтировалась новая задняя стенка кабины, а для повышения жесткости кузова ставшие ненужными дверные проемы заваривались. Грузоподъемность таких пикапов составляла примерно 250–300 кг.

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



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
РАФ-2203 «ЛАТВИЯ»**

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
X560-1202 NSSI
00025
9 772071 095773