

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 54,90 ГРН, 39 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ



№ 123



ВАЗ-2101

ПОЧТИ ИТАЛЬЯНЕЦ
ВЫРАЗИТЕЛЬНЫЙ МИНИМАЛИЗМ
БЕГОМ НА КОНВЕЙЕР

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №123, 2013

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

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

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт

www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 105066, г. Москва, а/я 13,
«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 77-44630 от 20.04.2011

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
Украина, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНИ
«Автолегенды СССР»

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

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/ч,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9:00–21:00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,

08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена:

5490 грн, 39 900 бел. руб., 990 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2013 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:

стр. 1, 2, 8–10, 16: ООО «Де Агостини»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–10:
© m3dhrd.com; стр. 3, 14: © РИА Новости;
стр. 4–7, 11–13, 15: частная коллекция
Максима Шелепенкова.

Текст: Константин Андреев

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Сергея Доброва, Владислава Пашко,
Игоря Савельева (г. Воронеж),
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Евгений Кисилёв и Артём Юлдашев

Дата выхода в России 23.10.2013

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP





Первая и последняя модернизация ВАЗ-2101, результатом которой стала модификация «21011», позволила создать автомобиль, выпускавшийся в течение десятилетия практически без изменений. И еще пять лет на конвейере Волжского автозавода продержался «ноль одиннадцатый» кузов, оснащенный двигателем «копейки».

Первое впечатление

Появление на наших дорогах первых ВАЗ-2101, выпущенных только что построенным Волжским автозаводом, стало заметным событием: по просторам страны побежала самая настоящая иномарка, разительно отличавшаяся от всех отечественных автомобилей. Чем «копейка» была лучше советских машин, одним словом описать невозможно. Самая красивая? Но «Москвич-412» с его прямоугольными фарами выглядел не менее эффектно и современно. Самая комфортабельная? Но «Волга» ГАЗ-24, появившаяся почти одновременно с ВАЗ-2101, по уровню комфорта явно превосходила тольяттинскую малолитражку. При этом «ноль первая» не могла похвастаться ни проходимостью ГАЗ-69, ни неприхотливостью и экономичностью «Запорожцев».

И все же не только «происхождение» ВАЗ-2101 заставляло опытных автомобилистов восхищенно цокать языком. В первую очередь эту машину отличала культура конструкции, ориентированной на удобство водителя и пассажиров. После наших легковушек с их тряской, ревом и грохотом, «Жигули» казались воплощением внеземных технологий. И не случайно счастливые обладатели первых «копеек» поначалу частенько попадали в аварии, не вписываясь в повороты: водители не чувствовали скорости, которая в реальности была выше, чем казалась.

Вот как описывает свои впечатления от первого знакомства с «копейкой» один из ведущих испытателей Волжского автозавода Вадим Котляров:

«К тому времени автомобиль ФИАТ-124Р (русский) уже окончательно обрел черты прославленного в будущем ВАЗ-2101. Сказать, что он произвел на меня впечатление, значит не сказать ничего. Он буквально ошеломил. Внешним видом и интерьером. Удобством посадки и управления. Конструктивным уровнем. Короче, всем. По роду службы мне уже доводилось весьма тесно соприкоснуться с отечественной легковой техникой — «Москвичами» и «Волгами», которые знал не понаслышке. Не видя ничего слаще морковки, мы

искренне считали их вполне достойными авто. Пока вплотную не познакомились с ФИАТом. И каким же, увы, убогим показался нам тогда уровень отечественного автопрома. Да он, собственно, таким и был на деле. <...> Общий уровень исполнения автомобиля был настолько высоким, что напрочь затмевал все его мелкие недочеты (крупных по большому счету просто не было)».

Массовое производство ВАЗ-2101 началось в 1970 году, а уже в 1971-м главный конструктор Волжского автозавода В. С. Соловьев поставил перед художниками задачу подготовить варианты обновления внешности машины. Трудно сказать, чего в этом было больше — дальновидности или перестраховки. Титул «Автомобиль года» ФИАТ-124 завоевал в 1966 году, однако его дизайны в начале 70-х нельзя было назвать устаревшими, поэтому об «омоложении» думать было рано, а о радикальной модернизации кузова базовой модели не могло быть и речи. Заключенный с итальянцами договор предусматривал освоение «автомобиля №1» (впоследствии ВАЗ-2101) и его люксовой версии, «автомобиля №2»

(впоследствии ВАЗ-2103), а также универсала на базе «автомобиля №1». Как следствие, в начале 70-х годов все заводские подразделения были заняты освоением моделей, изначально запланированных совместным проектом. В 1971 году началось серийное производство универсала ВАЗ-2102, в 1973-м — ВАЗ-2103. Кстати, с точки зрения экстерьера «ноль третья» сама по себе являлась облагороженной версией «ноль первого» кузова. Изначально итальянцы в качестве прототипа «автомобиля №2» намеревались предложить ФИАТ-125, стилистически близкий ФИАТ-124, но построенный на другой платформе и имевший иную архитектуру кузова. Однако советская сторона настояла на создании версии, максимально унифицированной по конструкции с базовой, поэтому ВАЗ-2103 смело можно считать именно люксовой версией «копейки». У конструкторско-экспериментального отдела Волжского автозавода были и собственные амбиции. Еще в 1969 году стартовал проект «1101», целью которого являлось создание переднеприводной микролитражки (много лет спустя таким



Легковой автомобиль ВАЗ-21011 на юбилейной выставке «50 лет советскому автопрому» (ВДНХ СССР, 1974 год)

Вариант модернизации ВАЗ-2101 периода поисковых работ В. Пашко и В. Антипина (1971–1972 годы)



автомобилем стала запорожская «Таврия», а в начале 1971 года в план перспективных разработок вошел полноприводник оригинальной конструкции (впоследствии ВАЗ-2121 «Нива»). Словом, у предприятия хватало хлопот — и текущих, и с прицелом на будущее.

Тем не менее, в 1971 году дизайнеры Владислав Пашко и Владимир Антипин

машины, не просто опережавшие моду, но созданные вообще без учета модных трендов. Речь идет не о футуристических концепт-карах и не о мелкосерийных спортивных купе, а именно о массовых легковых автомобилях общего назначения. Самые яркие примеры — Volkswagen Käfer («Жук») и Citroën DS. Эти, безусловно, красивые машины вошли в историю мирового дизайна

аэрокосмического стиля угадывались даже в самых прогрессивных кузовах. Например, щеголявший прямоугольными фарами Opel Rekord 1965 модельного года, в целом напоминавший «двадцать четвертую» «Волгу», имел и на передних, и на задних крыльях рудименты вертикальных килей-планников, а создатели Peugeot 204 1966 модельного года так и не смогли отказаться

«Копейку» в первую очередь отличала культура конструкции, ориентированной на удобство водителя и пассажиров

начали работать над обновлением облика ВАЗ-2101 и почти сразу же зашли в тупик. «Итальянец» покорно сносил все эксперименты советских стилистов, но лучше не становился.

Прост, как правда

С тех пор как у автомобильных кузовов появилась собственная эстетика, экстерьер каждого следующего поколения машин определялся модой. Поэтому нет ничего удивительного в том, что автомобили, созданные разными компаниями в одни и те же годы, в главном походили друг на друга. Модная конфигурация оперения гарантировала модели коммерческий успех. Однако история мирового автостроения знает немало случаев, когда на свет появлялись

именно как «выскочки». Они не были продуктом подражания законодателям моды и сами не стали примером для подражания. Глядя на лаконичные, ничем не примечательные черты FIAT-124 или ВАЗ-2101, трудно поверить, что эти автомобили с полным правом входят в число дизайнерских достижений, не теряющих со временем своей актуальности. Чтобы это понять, нужно сравнить FIAT-124 с другими автомобилями, созданными в середине 60-х годов и позже. К этому времени мировые топливные кризисы отрезали автостроителей, стремившихся к искусственному удлинению кузовов легковых машин, однако дetroitские барокко свои позиции уступало крайне неохотно. Оперение легковых автомобилей стало строже и интеллигентнее, не пережитки

от выразительных выпуклых подштамповок на капоте, зрительно объединявших фары и передние крылья в единый архитектурный элемент.

Из современников FIAT-124 по лаконичности форм ближе всего к этой машине оказался DKW-F102 1964 года. Но именно на примере DKW видно, что дизайнеры, стремившиеся к простоте и элегантности, словно боялись переборщить и на всякий случай завершали точные геометрические линии кокетливыми кривыми, а скудость форм компенсировали хромированным декором.

И вот в 1964 году появляется FIAT-124, в котором этот «выразительный минимализм» достиг апогея: две круглые фары в тонкой хромированной оправе, незатейливая облицовка радиатора, небольшие





Дизайн-проект В. Пашко «Автомобиль ВАЗ-2101-80» (1973–1974 годы). Цифра «80» в индексе указывает на год возможного начала производства

подштамповки на капоте, крышке багажника и боковых панелях лишь подчеркивали простоту их формы. Минимум хрома — минимум декора. Но при этом итальянским стилистам удалось найти идеальные пропорции, делающие эту машину по-настоящему красивой и выразительной. Писатель Максим Горький в своем очерке о Ленине процитировал характеристику, данную вождю одним из сормовских рабочих: «Прост, как правда». Эта парадоксальная на первый взгляд фраза как нельзя лучше характеризует и экстерьер *FIAT-124*: помимо очевидной простоты, в нем чувствовалась завершенность, когда «ни добавить, ни убавить». Всякая попытка украсить и без того гармоничный кузов обернулась бы пошлостью — с таким же успехом можно было попытаться «украсить» Мону Лизу Леонардо да Винчи современным макияжем. Эта завершенность и стала основной проблемой для дизайнеров Пашко и Антипина в работе над улучшением экстерьера ВАЗ-2101.

Косметические эксперименты

Вначале дизайнеры попытались обновить экстерьер «копейки» минимальными средствами. Помня о том, что впечатление от автомобиля формируют в первую очередь фары и облицовка радиатора, решили изменить лишь эти элементы. Прямоугольные фары, позаимствованные у «Москвича-412», разместили на черном фоне в хромированной рамке, а между



ними попробовали установить несколько вариантов хромированных декоративных накладок — от тонкой полоски до мелкоячеистой решетки. Подфарники поставили от ВАЗ-2103. Получилось нечто невразумительное — как будто ВАЗ-2101 пришел на карнавал в маске «Москвича». Затем художники пошли разными путями. Пашко создал симпатичный пластилиновый макет, угадать в котором «Жигули» первой модели было невозможно, а значит, работа никак не укладывалась в рамки задания. Антипин продолжал эксперименты с оптикой и облицовкой, пытаясь выжать максимум из варианта с круглыми фарами. Самой радикальной выглядела попытка вертикально пристроить двухсекционные подфарники на торцы передних крыльев, как у польского *FIAT-125P*, а между ними поместить черную пластиковую облицовку радиатора. Результат не слишком вдохновлял. Иное решение передка требовало

радикальных изменений всего остального. Впоследствии на это решились в ходе создания ВАЗ-2105, но в начале 70-х годов перекраивать кузов базовой модели семейства никто не собирался.

И все-таки работу дизайнеров нельзя считать провалом — наоборот, был получен бесценный опыт, позволивший сделать важный вывод: поверхностный рестайлинг шедевра итальянских кузовщиков противопоказан.

Тем временем приятный сюрприз преподнесли конструкторы-двигателисты и технологи. Тот факт, что можно создать две новые модели мотора, увеличив диаметр цилиндров с 76 до 79 мм, открыванием не был. Из 62-сильного двигателя ВАЗ-2101 радиатором объемом 1,2 л в результате получился 69-сильный объемом 1,3 л, а из полуторалитового 75-сильного ВАЗ-2103 — 80-сильный объемом 1,6 л. Производственные мощности автозавода позволяли освоить массовое производство новых моторов. Когда это стало ясно, к вопросу модернизации родоначальницы семейства подошли совсем с другой стороны. Речь шла уже не об обновлении базовой модели, а о создании ее модификации с более мощным двигателем. Можно было бы ограничиться установкой нового двигателя ВАЗ-21011 (1,3 л, 69 л.с.) в кузов ВАЗ-2101, но решили провести небольшую «работу над ошибками», устранив замеченные в ходе эксплуатации «Жигулей» недостатки. Упомянутый уже вазовский испытатель Вадим Котляров писал о некоторых из этих недостатков так:

Полусовский вариант модернизации ВАЗ-2101 (1971–1972 годы)



С тех пор как у автомобильных кузовов появилась собственная эстетика, экстерьер каждого следующего поколения машин определялся модой. Поэтому не удивительно, что автомобили, созданные разными компаниями в одни и те же годы, в главном походили друг на друга.

«Конечно, оценивая ФИАТ сейчас, т.е. задним числом, видно, что отнюдь не все в его конструкции было идеальным, да таких автомобилей, наверное, и быть не может. Узкая и скользкая «баранка», вынуждавшая практически всех владельцев одевать на нее сверху какой-нибудь чехол. Хлипая резиновая кнопка ручного стеклоомывателя, расположенная к тому же в не очень удобном месте. Чтобы прыснуть на стекло, приходилось на нее долго и усердно давить пальцем. Не зря уже на «2103» появился гораздо более эффективный ножной вариант. <...> Стеклоочиститель имел неудобное включение — клавишей на панели приборов. Отыскать ее в темное время суток можно было только на ощупь, отчего опытные водители приклеивали к ней (или приворачивали — как придется) специальный рычажок». Словом, в «ноль первой» было что улучшать по мелочам. Ведущим конструктором модернизации стал В.Е. Макаров, ведущим дизайнером — уже поднаторевший в косметических экспериментах с «копейкой» В.А. Антипин.

Тысяча мелочей

26 апреля 1974 года была собрана первая опытная партия автомобиля ВА3-21011 в количестве десяти экземпляров: по три машины белого и палевого цветов, по две — вишневого и светло-дымчатого. А уже в августовском номере журнала «За рулем» главный конструктор ВА3а Владимир Соловьев представил «ноль одиннадцатую» читателям. «Объем и важность изменений, сделанных в «Жигулях», — писал Соловьев, — достаточно существенны, чтобы определить ВА3-21011 как новую модель». Разумеется, главным новшеством автомобиля ВА3-21011 стал двигатель рабочим объемом 1294 см³ и мощностью 69 л.с. Из конструктивных изменений стоит отметить появление сдвоенного бачка главного тормозного цилиндра с датчиком прибора, сигнализирующего о падении уровня тормозной жидкости. Кольцевая проточка на рулевом валу повышала безопасность при ДТП. Лампы передних габаритных огней, на ВА3-2101 располагавшиеся в подфарниках и совмещенные с указателями

поворота, переехали в фары. Двери получили новые усиленные замки и фиксаторы. Вот и все отличия, которые невозможно было обнаружить, разглядывая новую модель снаружи или сидя в салоне. Остальные изменения так или иначе затрагивали экстерьер и интерьер автомобиля. Поскольку подфарники теперь выполняли лишь функцию указателей поворота, их расставили в соответствии с ГОСТом покрасили в оранжевый цвет. Кроме того, они стали плоскими — исчезло горизонтальное ребро между двумя гранями, как это было на «ноль первой». Хромированную облицовку радиатора сделали более яркой, удвоив количество вертикальных прутков до девятнадцати (против девяти у ВА3-2101). С образовавшимися прямоугольными ячейками зрительно перекликалась заводская эмблема новой формы. Между облицовкой и бампером появились четыре вытянутых вентиляционных окна, улучшающих охлаждение мотора. Громоздкие клыки на обоих бамперах уступили место сплошным резиновым накладкам по всей длине. Кстати, это решение было найдено Антипиным еще в ходе ранних экспериментов по обновлению «копейки». Изменилась конфигурация задних фонарей. С их формой произошла та же метаморфоза, что и с подфарниками — рассеиватели стали плоскими. Исчезла хромированная перемычка между красной и оранжевой секциями, зато посередине установили небольшие квадратные



Варианты модернизации ВА3-2101 периода поисковых работ В. Пашко и В. Антипина (1971–1972 годы)





Модернизированный вариант ВАЗ-2101 (1971–1972 годы)



катафоты, ранее имевшие вытянутую форму и располагавшиеся под задними фонарями. Вместо них справа появился прямоугольный фонарь заднего хода, а слева — шильдик «ЖИГУЛИ 1300» (на экспортных версиях — «LADA 1300»). Система принудительной вытяжной вентиляции салона — по образцу и подобию ВАЗ-2103 — обусловила появление на зад-

подать сигнал, нажав на клавишу-накладку единственной горизонтальной спицы. На шкалах контрольных приборов фон стал матово-серебристым, а черным. Окна контрольных ламп на приборной доске увеличились, что позволило нанести на них пояснительные пиктограммы. Изменился рисунок травмобезопасной накладки на ребре между горизонтальной

и дворниками. Впрочем, через некоторое время омыватель оснастили электронасосом, а управление им и дворниками совместили в дополнительном рычаге с правой стороны рулевой колонки, как на ВАЗ-2103. Среди прочих новшеств Соловьев упомянул прямоугольные бортовые зеркала заднего вида и травмобезопасное крепление салонного зеркала, однако вскоре таки-

Главным новшеством автомобиля ВАЗ-21011 стал двигатель рабочим объемом 1294 см³ и мощностью 69 л.с.

них стойках черных пластиковых решеток, прикрывающих вентиляционные отверстия. Изменения коснулись и интерьера салона. В первую очередь следует отметить появление новых сидений, по форме напоминающих сиденья ВАЗ-2103, но обитые не тканью, а кожзаменителем с крупным тиснением. Такой же рисунок имела и новая обивка дверей. Изменились маховички стеклоподъемников и ручки-подлокотники. Пепельницы для пассажиров заднего сиденья, ранее встроенные в эти ручки, переехали на дверные панели. С руля исчезло кольцо управления звуковым сигналом, позволявшее сигнализировать, не снимая рук с обода, но затруднявшее чтение приборов. Теперь можно было

и вертикальной плоскостями торпедо: если на ВАЗ-2101 вертикальные канавки делили этот элемент на 20 сегментов, то у «ноль одиннадцатой» стало пять широких сегментов. Вертикальная плоскость панели приборов, на которой располагались клавиши управления, пепельница и селектор отопления-вентиляции, на ВАЗ-21011 облицовывалась не ребристым серебристо-матовым пластиком, а пленкой под дерево. С панели исчезла неэффективная кнопка омывателя лобового стекла. Вместо нее слева от педалей появилась удобная гашетка. Это позволило разнести друг от друга клавиши управления габаритными огнями, освещением щитка приборов

ми зеркалами начали оснащать и «ноль первые». До конвейера «ноль одиннадцатая» добралась довольно быстро. 22 июня 1974 года генеральный директор объединения «АвтоВАЗ» В. Н. Поляков подписал приказ № 211 «О запуске в производство автомобиля ВАЗ-21011», в июле начались пусконаладочные работы на сборке двигателей «011». 23 июля на первой линии главного конвейера в процессе пусконаладки стартовала экспериментальная сборка новой модели. 17 сентября вступила в строй (пусконаладочные работы велись параллельно с монтажом) новая конвейерная линия для сварки кузовов. А 5 декабря 1974 года началось серийное производство ВАЗ-21011.





BA3-21011





VAZ-21011 ходил с конвейера Волжского автозавода с декабря 1974 по октябрь 1983 года. С 1977 по 1988 год производилась модификация VAZ-21013 (кузов VAZ-21011 с двигателем VAZ-2101). Всего за 14 лет было построено 2 317 272 автомобиля с «ноль одиннадцатым» кузовом.

В народной «табели о рангах» VAZ-21011 занимал промежуточное положение между самой дешевой моделью Волжского автозавода VAZ-2101 и люксовой «ноль третьей». Цена на «ноль одиннадцатую» долгое время превышала цену «копейки» на 500 руб. Так, в 1979 году VAZ-2101 стоил 5690 руб., а VAZ-21011 — 6190 руб. В 1984 году, после прекращения выпуска «ноль первых» кузовов, место «народных жигулей» заняла модификация VAZ-21013. В середине 80-х годов эта машина стоила 7260 руб. Цена VAZ-2105, базовой модели классического семейства второго поколения, в эти же годы составляла 8300 руб. Кстати, начатое в 1980 году производство «ноль пятый», призванное заменить устаревшее семейство платформ «2101», никак не сказалось на популярности и востребованности бюджетной классики первого поколения. VAZ-21011 производился параллельно с VAZ-2105 в течение трех лет, а VAZ-21013 — одиннадцать лет. Заводских модификаций кузова VAZ-21011 (например, универсала или фургона) не существовало. С некоторой натяжкой кузовной модификацией можно считать экспортную праворульную версию «ноль

одиннадцатой» — VAZ-21014, выпускавшуюся в 1974–1982 годах. У этой машины пришлось усилить пружину подвески правого переднего колеса, так как при переносе органов управления на правую сторону распределение массы было неравномерным. VAZ-21013 — единственная массовая модификация VAZ-21011, в которой штатный кузов оснащался «неродным» мотором. Мелкосерийно выпускались «ноль одиннадцатые», оснащенные роторно-поршневыми двигателями (РПД). В течение 1978 года на Волжском автозаводе были проведены доводочные работы и испытания односекционных роторно-поршневых двигателей VAZ-311, разработана технология их изготовления на опытной базе, проведены межведомственные испытания автомобиля VAZ-21011 с роторно-поршневым двигателем, получена рекомендация для установки РПД на опытно-промышленную партию автомобилей. В IV квартале 1978 года была изготовлена первая партия из 51 товарного автомобиля, получившего индекс VAZ-21018. Однако в течение полугода завод был вынужден заменить РПД на двигатели внутреннего сгорания на 49 машинах из-за большого количества

нареканий как на недоработки конструкции, так и на качество исполнения. Выходили из строя уплотнители и подшипниковые узлы, давали о себе знать несбалансированность роторно-эксцентрикового механизма и низкая топливная экономичность. Если учесть, что основным заказчиком таких машин были силовые структуры, первый опыт можно признать провальным. Тем не менее, работы над усовершенствованием РПД на Волжском автозаводе продолжались. В апреле 1980 года была изготовлена опытно-промышленная партия автомобилей VAZ-21019–VAZ-21011 с двухсекционным роторно-поршневым двигателем VAZ-411. Зато двигатель VAZ-21011 (по мнению отечественных автолюбителей, самый удачный из всех вазовских моторов после VAZ-2103) широко использовался в кузовах других моделей. VAZ-2101 и VAZ-2102 с «ноль одиннадцатым» двигателем обозначались соответственно VAZ-21016 и VAZ-21021, а люксовые VAZ-2103 и VAZ-2106 — соответственно VAZ-21033 и VAZ-21063. Именно VAZ-21011 удостоился чести стать двухмиллионным автомобилем, сошедшим с конвейера Волжского автозавода. Это произошло 9 июля 1975 года.

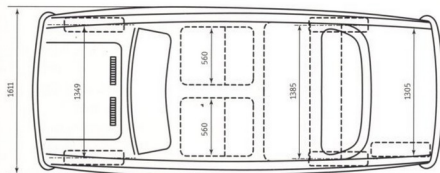
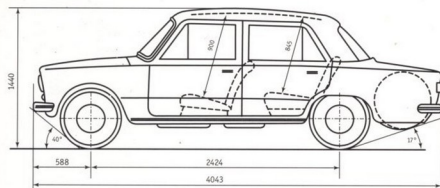


Схема автомобиля ВАЗ-21011

Рулевой механизм

глобидальный червяк и ролик, передаточное число — 16,4

Передняя подвеска

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

Задняя подвеска

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

Тормоза

рабочий — передний дисковый, задний барабанный; привод гидравлический, раздельный; задний тормоз имеет регулятор давления
стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа

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

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,3

Сцепление

однокосовое, сухое

Двигатель

ВАЗ-21011, 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	1-3-4-2

Карбюратор

2101

Максимальная мощность

69 л.с. при 5600 об/мин

Максимальный крутящий момент

9,6 кгс.м при 3400 об/мин

Технические характеристики ВАЗ-21011

Число мест	5
Максимальная скорость	145 км/ч
Расход топлива при скорости 80 км/ч	8,2 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	18 с
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55
Генератор	Г-221
Реле-регулятор	РР380
Стартер	СТ221
Прерыватель-распределитель	Р125
Свечи зажигания	A17ДВ
Размер шин	6,15-13

Масса, кг

снаряженная	955
полная, в том числе:	1355
на переднюю ось	615
на заднюю ось	740

Дорожные просветы, мм

под передней осью	175
под задней осью	170

Наименьший радиус поворота, м

по оси следа внешнего переднего колеса	5,6
наружный габаритный	5,9



Дизайнеры В. Пашко и Л. Кондратьева — коллеги и супруги — работают над макетом переднеприводной микролитражки (1968 год)

Талант, подкрепленный трудолюбием

Владислав Пашко — один из ведущих дизайнеров Волжского автозавода. Именно ему автомобили семейств «Самара» и «Самара-2» обязаны своим самобытным стилем.

Одной из первых работ Владислава стал поиск вариантов улучшения экстерьера ВАЗ-2101.

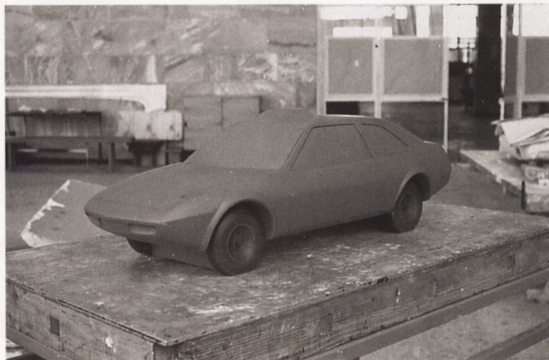
Дизайнеры, в отличие от конструкторов, много работают «в стол». Во-первых, экстерьер новых автомобилей чаще всего рождается в результате совмещения наиболее удачных решений, предложенных каждым из членов команды: чей-то вклад оказывается более весомым, чей-то менее. Во-вторых, зачастую художник-конструктор получает задание создать лишь один конкретный элемент оперения или декора — например, форму дверной ручки или шильдик. Можно всю жизнь проработать дизайнером на автозаводе и зарекомендовать себя прекрасным специалистом, но так и не получить морального права сказать о той или иной серийной модели: «Эту машину нарисовал я». Владиславу Пашко в этом отношении повезло. «Своими» он с полным правом может назвать автомобили семейств «Самара» (ВАЗ-2108, ВАЗ-2109, ВАЗ-21099) и «Самара-2» (ВАЗ-2113, ВАЗ-2114, ВАЗ-2115). Впрочем, слово «повезло» не вполне уместно, когда речь идет о таланте, подкрепленном трудолюбием. Оба семейства «Самары» — лишь видимая часть айсберга. Но есть еще и огромная «подводная часть» — это тысячи эскизов автомобилей, так и не ставших серийными.

В конце 50-х годов, окончив восемь классов, Владислав Пашко поступил в училище прикладного искусства в одном из районных центров Ивано-Франковской области — городке Косов. В 1962 году, когда пришла пора защищать диплом, он вдруг понял, что провинциальное училище не удовлетворит его творческие амбиции, и решил ехать в столицу — поступать

в Высшее художественно-промышленное училище (бывшее Строгановское). В то время «Строгановка» была одним из самых сильных профильных высших учебных заведений страны.

Пашко поступил в училище с первой попытки и в 1966 году, когда пришла пора определяться с дипломной работой, выбрал тему «Автомобиль повышенной проходимости на пневматиках». Разумеется, речь шла лишь об экстерьере такой машины, однако все дизайнерские решения следовало обосновать инженерной целесообразностью, поэтому руководителем дипломного проекта стал сотрудник НАМИ В. Сабо. В ходе работы над дипломом Владиславу постоянно приходилось бывать в автотехническом институте, и это во многом определило его профессиональный выбор и дальнейшую судьбу. Именно в НАМИ Пашко познакомился с главным конструктором ВАЗа В. С. Соловьевым. В 1967 году, после успешной защиты диплома, из всех предложенных вариантов распределения Владислав выбрал Тольятти. Правда, чтобы поехать на ВАЗ, нужно было представить комиссии письмо с завода. И Соловьев, уже знакомый с выпускником, такое письмо предоставил. В том же 1967 году Владислав Пашко и его супруга Лидия Кондратьева, тоже выпускница «Строгановки», были зачислены в штат Центра стиля ОГК Волжского

Поисковый макет (1:5) автомобиля «Опера» класса «Гран-туризм» (1973 год)





автомобильных художниками-конструкторами. Пока ВАЗ разбирался с освоением производства моделей, предусмотренных договором с фирмой FIAT, дизайнеры занимались в основном перспективными разработками. На одном из архивных фото запечатлен Пашко, работающий над проектом микроавтобуса на базе ВАЗ-2101. В конце 1968 года совместно с Игорем Гальчинским Владислав начал колдовать над кузовом переднеприводной микролитражки. За двадцать лет работы над проектом сменилось много ведущих художников, и в результате на свет появилась запорожская «Таврия», но первые эскизы были нарисованы именно Пашко и Гальчинским. С 1971 года работы над проектом ВАЗ-1101 велись параллельно с попытками улучшить экстерьер ВАЗ-2101. Все начиналось с совместных с В. А. Антипиным незначительных рестайлинговых вариантов, а закончилось в 1974 году полноразмерными пластилиновыми макетами эффективного автомобиля, не имевшего практически ничего общего со скромной «копейкой». Кроме того, в первой половине 70-х годов Пашко работал над экстерьером спортивного купе на базе ВАЗ-2101 и автомобиля класса «гран-туризм».

В 1977 году Владислав успел нарисовать несколько эскизов для проекта ВАЗ-2112 (этот индекс вначале присвоили радикально обновленной классике третьего поколения, так и не увидевшей свет), а затем приступил к работе над формированием облика перспективного переднеприводного семейства ВАЗ-2108/09. Впоследствии ведущим дизайнером проекта стал Виктор Кражев, но в окончательном варианте

экстерьера этих машин без труда распознается рука Пашко, а при создании модели ВАЗ-21099 в роли ведущего дизайнера выступил именно он.

Под руководством Владислава Ивановича в 1991–1993 годах проводился и рестайлинг семейства «Лада-Самара» — в результате появилось семейство «Лада-Самара-2».

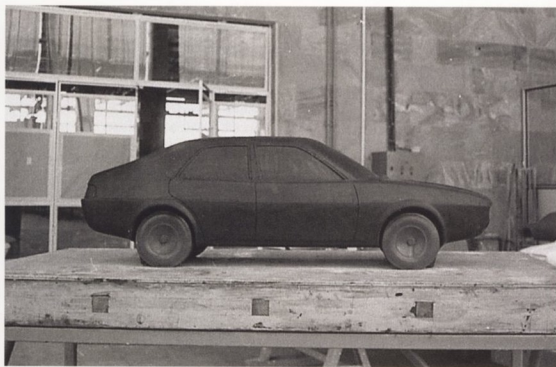
За последние три десятилетия Пашко разработал более десятка концепций легковых автомобилей: наиболее интересны — купе с кузовом «тарга» на базе ВАЗ-2108 (1983–1984 годы) и концепт-кар «УФО» (1985–1990 годы). Начиная с 1996 года и вплоть до ухода на пенсию Владислав Иванович проектировал перспективные модели легковых машин «21хх» (1996–2000 годы) и ВАЗ-3116 (2001–2002 годы).

Пашко не ограничивался работой над легковыми автомобилями. Среди его проектов — фургон на базе ВАЗ-2113 и ВАЗ-2115, автопогрузчик (одна из последних работ на ВАЗе) и даже головной вагон поезда метро, в 1987 году участвовавшего в конкурсе ВДНХ.

Владислав Иванович — признанный художник, картины которого неоднократно экспонировались на всесоюзных и республиканских выставках.

Пашко имеет авторские свидетельства, награжден тремя золотыми и одной серебряной медалью ВДНХ СССР, медалью «Ветеран труда», медалью ордена «За заслуги перед отечеством» II степени.

Поисковый макет (1:5) автомобиля «Опера»



Владислав Иванович Пашко

1959–1962 годы

Учится в Косовском училище прикладного искусства

1962 год

Поступает в Московское высшее художественно-промышленное училище

1967 год

Дипломная работа Пашко «Автомобиль повышенной проходимости на пневмокатках» экспонируется на Всесоюзной выставке дипломных работ (ВДНХ СССР)

1967 год

Принят в Волжский автозавод художником-конструктором Центра стиля ОГК

1968 год

Стажируется на Горьковском автозаводе

1977–1980 годы

Занимается разработкой переднеприводных автомобилей ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109

1981 год

Работает над легковым автомобилем ВАЗ-21099

1984 год

Занимается разработкой легкового автомобиля-купе ВАЗ-2108 с кузовом «тарга»

1986 год

Участвует в выставке «Автозайн-86» (Москва, ВНИИТЭ)

1991–1993 годы

Разрабатывает семейство автомобилей «Самара-2»

2006 год

Получил звание «Дизайнер года» на XIV Всероссийской выставке «Дизайн-2006». Удостоен почетного знака Союза дизайнеров РФ «За развитие дизайна России»



Хроники Волжского автомобильного завода (1974 год)

На 1 сентября 1974 года за рубежом эксплуатировалось 440 тысяч автомобилей «Жигули», в том числе 43 тысячи машин модели ВАЗ-2103. В этом году Волжским автомобильным заводом было освоено производство модели ВАЗ-21011. Но такое крупное предприятие, как ВАЗ, одновременно решало десятки, а то и сотни задач. И 1974 год не стал исключением.

Январь. Автомобили ВАЗ начали экспортироваться в Великобританию. В течение года было поставлено 4226 машин.

12 января. Генеральный директор ВАЗа В. Н. Поляков доложил министру автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасову о завершении работ по изготовлению шести опытных образцов автомобиля повышенной проходимости ВАЗ-2121 и обратился с просьбой назначить межведомственные испытания, чтобы в первом квартале 1976 года начать серийное производство модели.

23 января. Межведомственная комиссия подписала «Акт и протокол межведомственных испытаний легкового автомобиля ВАЗ-2103 производственного изготовления».

26 января. Во исполнение постановления Совета Министров СССР от 23 августа 1973 года генеральный директор объединения «АвтоВАЗ» В. Н. Поляков издал приказ «О мерах по систематической модернизации конструкций автомобилей и совершенствовании технологии их

производства на Волжском автомобильном заводе» (о модернизации в 1974 году моделей ВАЗ-21011, ВАЗ-21021 и ВАЗ-21012). Этот приказ положил начало работам над созданием семейства ВАЗ-2105/2104/2107.

29 января. Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев, выступая на митинге солидарности в Гаване в ходе визита на Кубу, упомянул в своей речи о Волжском автомобильном заводе как об одном из самых значительных достижений советской промышленности.

30 января. Первая партия автомобилей ВАЗ-2101 в количестве 100 штук была отправлена для реализации во Вьетнам.

10 февраля. Приказом генерального директора все инженерно-технические работники и служащие сборочно-кузовного производства лишены премии в связи с резким ухудшением качества автомобилей: только 55 % машин сходят с главного конвейера без дефектов; в цехе испытаний на каждых 100 проверенных автомобилях

обнаружено свыше 50 дефектов, что в 2 раза превышает установленные нормы. Особенно заметно упало качество отделки автомобиля ВАЗ-2103.

Март. «Жигули» представлены на 44-м международном автосалоне в Женеве (Швейцария).

6–7 марта. На Волжском автозаводе с официальным визитом побывала делегация фирмы *General Motors* (США). Гости осмотрели производственные линии и провели рабочие переговоры с заместителем генерального директора ВАЗа А. А. Житковым.

18 марта. Выпущен 100-тысячный автомобиль модели ВАЗ-2103.

15 апреля. С главного конвейера автозавода сошел миллионный ВАЗ-2101.

18 апреля. В Управлении главного конструктора (УГК) создано конструкторское бюро по роторно-поршневым двигателям для автомобилей и мотоциклов.

Руководителем назначен Б. С. Поспелов. Подписан приказ о начале конструкторских работ по электрооборудованию и созданию в УГК специального отдела, куда должны войти четыре бюро: два по разработке электрооборудов, одно по проектированию автомобилей с внедрением электронных систем и одно по проектированию перспективных автомобилей с электрическими узлами и электронным управлением. Руководителем работ назначен заместитель главного конструктора В. А. Вершигора.

26 апреля. Собрана опытная партия из десяти автомобилей ВА3-21011.

28 мая. Первые партии автомобилей «Жигули» отправлены на реализацию в Исландию.

6 июня. ВАзу присуждена международная премия «За крупнейшее сооружение мира, ставшее символом эпохи».

29–30 июня. На ВАЗе побывала делегация руководителей и специалистов заводов «Чрвена Застава». Югославские автомобилестроители познакомились с производством и обсудили с генеральным директором завода В. Н. Поляковым вопросы расширения сотрудничества.

Июль. Цех окраски кузовов автомобиля начал применять пять новых расцветок. Общая цветовая гамма насчитывает 13 цветов.

12–18 июля. ВА3-2102 и ВА3-2103 участвуют в 10-й международной ярмарке в Боготе (Колумбия).

18 августа–19 сентября. В павильоне международной ярмарки в Лейпциге (ГДР) экспонируются модели ВА3-2102 и ВА3-2103.

25 августа–30 сентября. Автомобили ВА3-2102 и ВА3-2103 представлены в экспозиции международной торговой ярмарки в Брно (Чехословакия).

Сентябрь. Подготовлен и начал работать в боксе первый роторно-поршневой двухсекционный двигатель 23401 (стендовый вариант). В Мехико (Мексика) автомобили ВА3-2101 и ВА3-2102 демонстрируются в павильоне международного автосалона.

3–10 сентября. Автомобили ВА3-2102 и ВА3-2103 экспонируются на 30-й международной ярмарке в Пловдиве (Болгария).

Демонстрация прототипов ВА3-2121 министру автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасову



11–15 сентября. Модельный ряд автомобилей Волжского автозавода (2101, 2102 и 2103) представлен в экспозиции международного автосалона в Вене (Австрия).

14–29 сентября. Автомобили ВА3-2101, ВА3-2102 и ВА3-2103 экспонировались в Тегеране на 2-й международной торговой ярмарке. После завершения работы ярмарки автомобили были выкуплены фирмой «Иран-Шарг» для реализации.

25 сентября. С первой нитки конвейера сошел полуторамиллионный двигатель первой модели.

Октябрь. Среднесуточный выпуск автомобилей с главного конвейера впервые составил проектную норму — 2230 машин в две смены. В течение месяца сверх плана выпущено 250 автомобилей. Дизайнер проекта автомобиля ВА3-2121 Валерий Семушкин предложил название «Нива» для оформления заявки на регистрацию международного товарного знака (для иностранных потребителей — Niva-2121).

17–18 октября. На заводе с официальным визитом побывала делегация компании General Motors во главе с Герстебергом, председателем совета директоров, и Гейджем, вице-президентом фирмы.

Ноябрь. Легковые автомобили «Лада» по объему продаж на рынке Финляндии вышли на первое место по итогам месяца, потеснив модели других производителей.

18–30 ноября. На советской торгово-промышленной выставке в Лагосе (Нигерия) демонстрировались и были реализованы после закрытия выставки автомобили ВА3-2101, ВА3-2102 и ВА3-2103.

25 декабря. Госкомстандарт СССР присвоил автомобилю ВА3-2103 Государственный знак качества.

28 декабря. Состоялось закрытое совещание у генерального директора ВАЗа В. Н. Полякова по вопросам создания перспективной модели автомобиля образца 1980 года. Были приняты следующие решения:

- модель должна быть переднеприводной с двух- и четырехдверным кузовом
- новый автомобиль будет поставлен на производство взамен ВА3-2101
- объем выпуска будущей модели — 300 тыс. штук в год
- для проектирования кузова применить методы математического моделирования
- в автомобиле должна использоваться электроника
- работу по созданию нового автомобиля с классической схемой привода прекратить, чтобы не распылять
- рассмотреть целесообразность применения в новом автомобиле роторно-поршневого двигателя
- установить сроки реализации проекта: техническая документация — 1975 год, изготовление, испытание и доводка четырех образцов — 1976–1979 годы, опытная партия до 10 тыс. штук — 1978–1980 годы, массовый выпуск — 1981 год.

Результатом этого исторического совещания стало появление семейства ВА3-2108.

Пропустили выпуск любимой коллекции?

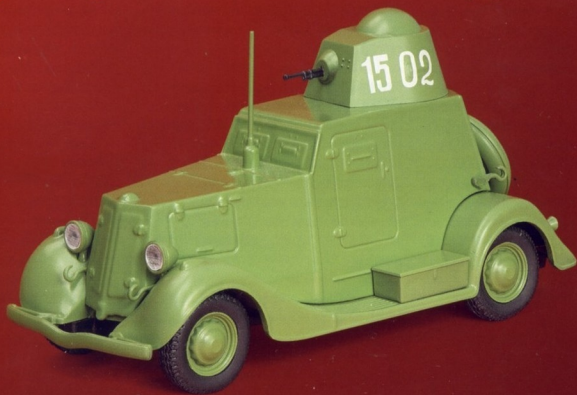
 Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции

Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



БА-20

DeAGOSTINI