**03-081 ВАЗ-2101, ВАЗ-21016 "Жигули" 4х2 4-дверный заднеприводный патрульный автомобиль ГосАвтоИнспекции, мест 5, вес: снаряженный 0.955 тн, полный 1.355 тн, ВАЗ-2101/21011 64/69 лс, 142/145 км/час, мелкими партиями, предприятия МВД СССР, 1971-83/1977-81 г. в.**



 В следствии значительного количественного выпуска автомобилей на Волжском автозаводе имени 50-летия СССР в 1970-е годы удалось обеспечить массу милиционеров и инспекторов ГАИ служебным автотранспортом, а многих пересадить с мотоцикла на автомобиль.

 Наравне с ВАЗ-2101 в милиции эксплуатировались и ВАЗ-21016, укомплектованный двигателем от ВАЗ-2103 объемом 1,5 л и мощностью 75 л.с. Они выпускались с 1977 по 1981 г. для нужд милиции, ГАИ и КГБ. При этом внешних отличий от ВАЗ-2101 данная модификация не имела — на машины для внутреннего рынка шильдики с обозначением рабочего объема двигателя тогда не устанавливались.*( См. С. В. Канунников «Отечественные легковые автомобили.1896-2000 г.». — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: ООО «Книжное издательство «За рулем», 2009.)*

 Встречается информация об установке на эту модель двигателя объемом 1,3 л в 69 л. с. от выпускавшегося параллельно ВАЗ-21011, но ее источник не найден, да и смысла особого не было так как изменение в динамике было незначительным. Хотя по внутризаводским технологическим причинам это было весьма возможно.

*По материалам М. Найденко, подполковника полиции А. Борисовой, капитана полиции К. Костина и др.*

 Первая модель «Жигулей» была выпущена в 1970 году, и уже к концу года новые автомобили перестали быть экзотикой (собрали 21 530 автомобилей). И сразу возникла проблема: новый

скоростной и приемистый автомобиль в случае непредвиденной ситуации или погони становился недосягаемым для сотрудников Госавтоинспекции, так как их автопарк в это время состоял из более тяжелых и порядком устаревших ГАЗ-21 «Волга». Отчасти ситуацию спасали новые «Волги» (ГАЗ-24), которые сменили на конвейере старую модель в том же 1970 году, и «Москвичи-412», призванные на службу в Госавтоинспекцию годом раньше. В МВД, оценив ситуацию, решили, что ВАЗ-2101 «Жигули» во многом превосходит тот же «Москвич», поэтому с 1971 года предпочтение стало отдаваться продукции Волжского автомобильного завода.

Изначально «Жигули» предназначались только для индивидуального использования н на службу в государственные учреждения практически не попадали. Так что в этом плане Госавтоинспекция — единственная государственная структура, массово использующая ВАЗы для своих нужд практически «с рождения» и до наших дней. Стоит также отметить, что в ГАИ долгое время закупалась только первая модель (позже ее модернизированная версия ВАЗ-21011), об универсалах ВАЗ-2102 речь не шла вовсе, а люксовые модификации ВАЗ-2103 и ВАЗ-2106 хоть и примеряли на себя желто-синюю раскраску, появлялись только в столичных

городах, да и то очень редко. Только после снятия с производства в 1986 году автомобилей ВАЗ-21011, в ГАИ их заменят более современными ВАЗ-2105, ВАЗ-2107 и ВАЗ-2109.

 Впоследствии в Госавтоинспекции станут привычными и другие модели «Жигулей» и «Лады».

 На службу в Госавтоинспекцию «Жигули» поступали практически в том же виде, что и к «простым смертным». Никакой специальной доработки силового агрегата или ходовой части не проводилось, устанавливалось лишь дополнительное оборудование: сигнальное устройство с громкой связью (СГУ) и проблесковые сигнальные маячки двух основных цветов (красный и синий). Стандартное расположение: синий по центру, красные сигналы но бокам. Но иногда встречались и другие варианты установки.

 Интересно, что в Правилах дорожного движения было прописано использование трех сигналов на автомобилях Госавтоинспекции. Так, при сопровождении автоколонны, в начале процессии

должен был двигаться автомобиль с привлекающим внимание синим проблесковым маячком и ограничивающим дальнейшее движение других участников красным сигналом. Соответственно, замыкать колонну должен был автомобиль ГАИ с синим и зеленым проблесковыми маячками. Последний разрешал дальнейшее движение. Такая схема действительно применялась некоторое

время, но машины с зеленными сигналами были редкостью, и очень быстро про это правило забыли.

 В салоне патрульных автомобилей ГАИ устанавливался блок управления СГУ, а также радиостанция «Пальма» для внешней связи. Усилитель, выполненный заодно с панелью управления светосигнальной аппаратурой, монтировался под панелью приборов посередине. Здесь он был одинаково доступен и с водительского, и с переднего пассажирского сиденья.

 Часть патрульных машин комплектовалась радарами для измерения скорости.

 В 1968-1969 годах была разработана система окраски для транспортных средств милиции: основной цвет — лимонно-желтый, наиболее активный из сигнальных; дополнительный — синий (полоса но боковине кузова, крышка багажника и т. д.). Позже в цветографические схемы для отдельных типов автомобилей были внесены некоторые изменения. Например, отменена окраска крышки багажника полностью в синий цвет, вместо этого на нее наносился синий круг с надписью ГАИ.

**ВАЗ-2101 (011/012/013/014/016/019)**

*(Источник: http://samlib.ru)*

 Автомобиль ВАЗ-2101, прозванный в народе "копейкой", начал выпускаться в 1970 году, и, по сути, был автомобилем Fiat-124, получившим титул "Автомобиль года" в 1965 году, адаптированным к отечественным условиям. На первый взгляд, ВАЗ-2101 ничем не отличается от своего итальянского прародителя, но это не совсем так. Даже более того - совсем не так. Прототип "копейки", представленный 2 апреля 1966 года имел значительные отличия как в устройстве двигателя, так и в строении кузова и салона.

 Двигатель получил верхнее расположение распредвала, увеличено межосевое расстояние между поршней (это и позволило неоднократно модернизировать двигатель, создавая на его баз агрегаты объемом 1300, 1500 и 1600 кубических сантиметров). При сохранении рабочего объема в 1198 куб. см. диаметр цилиндра увеличился на 3мм (с 73 до 76 мм), а ход поршня - уменьшился с 71,5 до 66мм. Таким образом двигатель стал более короткоходным, и, следовательно, более приемистым.

 Наружный диаметр накладок сцепления увеличился с 182 до 200 мм, в коробке передач были доработаны синхронизаторы. Клиренс увеличен на 3 см (со 164 до 175 мм), передняя подвеска была полностью переработана: изменена ее кинематика, усилены шаровые опоры и пружины. Заднюю подвеску так же коснулись изменения - трехрычажная конструкция была заменена на пятиштанговую. Практика показала, что колодки задних дисковых тормозов Fiat-124 стираются через 2-3 тыс. км, и диски уступили место пусть менее эффективным, но более долговечным барабанам.

 Кузов так же был доработан в соответствии с советскими реалиями. Кстати, интересный факт - утопленные ручки дверей вначале появились на ВАЗ-2101, а лишь потом - на Fiat. Проушины домкрата у оригинала находились в центре порогов, пол одной с каждой стороны, и на отечественных дорогах от них осталось бы немного. Поэтому их сместили к осям, и, вместо двух, сделали четыре, что, кроме всего прочего, позволило более точно "вывешивать" автомобиль. Бампера приобрели "клыки", а так же буксировочные проушины, в переднем бампере появилось отверстие под "кривой стартер", про который в солнечной Италии давно забыли. Передние сидения сделали раскладывающимися. Всего насчитывается более 800 изменений, внесенных в конструкцию Fiat-124 для его адаптации к российским условиям.

 Но основные изменения кузова коснулись модификации 1974 года - ВАЗ-21011. На задних стойках появились отверстия вытяжной вентиляции, закрытые декоративными решетками, "клыки" с бамперов исчезли, но вместо них появилась резиновая лента. Появились четыре отверстия над передним бампером для увеличения воздушного потока на радиатор, фальшрешетка радиатора стала более частой. Изменилась и форма задних фонарей, появились светоотражатели, фонарь заднего хода разместился справа.

 В салоне пепельницы переместились с задних подлокотников на панели дверей, привод стеклоомывателя, вместо педали под левой ногой, переместился на рычаг включения стеклоочистителей.

 Модификации ВАЗ-21013, 21016 и 21019 внешне не отличаются от ВАЗ-21011. ВАЗ-21016 (милицейская версия) была оснащена более мощным двигателем ВАЗ-2103 (77 л.с. по старому ГОСТу) с карбюратором ВАЗ-2105. ВАЗ-21019 - модификация с РПД ВАЗ-312, вышла опытной партией в 1000 штук, но, из-за большого количества рекламаций, завод был вынужден заменить "Ванкели" на серийные двигатели. По непроверенным сведениям 10 тыс. автомобилей ВАЗ-2101 были укомплектованы надувными двигателями, но более точной информацией автор не располагает. Модификации с правым рулем получили индексы 21012 и 21014.

 ВАЗ-2101 и его модификации экспортировались в ГДР, Чехословакию, Болгарию, Венгрию, Югославию, ФРГ, Францию, Великобританию, Австрию, Швейцарию, Египет и Нигерию. Название "Жигули" с коммерческой точки зрения оказалось не совсем удачным, т.к. на многих иностранных языках оно, мягко говоря, неблагозвучно. Так, например, на арабском "Джигуль" означает "вор". Поэтому экспортный вариант окрестили именем "Лада".

 Автомобиль ВАЗ-2101 стал прародителем всей ВАЗовской "классики", на его базе были созданы многие кольцевые, раллийные и кроссовые автомобили. В 2000 году по результатам референдума, проведенного журналом "За рулем", ВАЗ-2101 признан лучшим автомобилем ХХ века.

**Технические характеристики**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Модификация  | 2101  | 21011  | 21013  | 21016  | 21019  |
| Годы производства  | 1970-82 | 1974-81 | 1974-83 | 1977-83 | 1974-74 |
| Кузов  |
| Тип кузова  | Седан  |
| Количество дверей  | 4  |
| Количество мест  | 5  |
| Длина автомобиля, мм  | 4043  |
| Ширина автомобиля, мм  | 1611  |
| Высота автомобиля, мм  | 1440  |
| Колесная база автомобиля, мм  | 2424  |
| Колея колес передних/задних, мм  | 1349/1305  |
| Клиренс, мм  | 170  |
| Снаряженная масса автомобиля, кг  | 955  |
| Объем багажника, л  | 325  |
| Марка покрышек  | 165/70 SR13  |
| Двигатель  |
| Расположение двигателя  | Спереди, продольно  |
| Объем двигателя, куб. см  | 1200  | 1300  | 1200  | 1500  | 1700  |
| Тип двигателя - кол-во цилиндров  | L4  | R2  |
| Ход поршня, мм  | 66  | 80  | -  |
| Диаметр цилиндра, мм  | 76  | 79  | -  |
| Cтепень сжатия  | 8,5  | н.д.  |
| Газораспределение  | ohc  | н.д.  |
| Клапанов на цилиндр  | 2  | н.д.  |
| Система впрыска  | карбюратор  |
| Мощность, л.с./при об. мин.  | 64/5600  | 69/5600  | 64/5600  | 75/5600  | 140/6500  |
| Вращающий момент н/м при об. мин.  | 83/3400  | 96/3400  | 83/3400  | 115/3400  | 186/4500  |
| Тип топлива  | бензин  |
| Трансмиссия  |
| Привод  | задний  |
| Механическая коробка передач  | 4  |
| Передаточное отношение главной пары  | 4,1  |
| Подвеска  |
| Передняя подвеска  | Независимая, двойной поперечный рычаг  |
| Задняя подвеска  | Зависимая, пятиштанговая  |
| Рулевое управление  |
| Тип рулевого управления  | Червячный редуктор  |
| Тормоза  |
| Тормоз переднего колеса  | дисковый  |
| Тормоз заднего колеса  | барабанный  |
| Эксплуатационные показатели  |
| Объем топливного бака, л  | 39  |
| Разгон 0-100 км/ч, с  | 20,00  | 18,00  | 20,00  | 16,00  | н.д.  |
| Максимальная скорость, км/ч  | 140  | 145  | 140  | 150  | н.д.  |
| Расход топлива на шоссе л./100км  | 8  | 9  | н.д.  |
| Расход топлива в городе л./100км  | 10  | 11  | 10  | 12  | н.д.  |