**03-082 ВАЗ-2101 "Жигули" 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль, мест 5 + 50 кг в багажнике, прицеп до 600 кг, вес: снаряженный 945 кг, полный 1345 кг, ВАЗ-2101 64 лс, 140 км/час, 2.710.930 экз., ВАЗ г. Тольятти 1970-83 г. в.**



*Автор Н. С. Марков. Уважение и благодарность Вам, Николай Сергеевич, за труды на благо сохранения и распространения знаний об истории нашего автомобилестроения.*

С выпоты 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 сточки 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 тормозами (сзади появились барабанные механизмы, спокойно переносящие грязные и пыльные дороги), подвеской (передняя подверглась усилению, задняя полной 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.

И даже в плане комфорта ВАЗ-2101 оказался впереди своего прототипа благодаря появившейся возможности трансформации сидений в полноценные спальные места, которые впоследствии оценили по достоинству тысячи владельцев. Интересно, что некоторые нововведения перекочевали на «ноль первую» в целях унификации с люксовой моделью FIAT-124S, превратившейся

впоследствии в ВАЗ-2103, в первую очередь, это травмобезопасные наружные ручки дверей, которыми до сих пор комплектуются на конвейере старые добрые «Нивы».

Многое у советских автовладельцев ВАЗ-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 устали можно

покрывать чуть ли не вдвое большие расстояния, чем на «Москвичах» или «Волгах». ВАЗ-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, 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 ВАЗ-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 ВАЗ-2101 впервые появились высококачественные пластиковые материалы в отделке салона, которые не боялись воздействия прямого солнечного света. Суммируя все вышеизложенное, не будет преувеличением сказать, 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.

**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 наград 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.

Первые шесть автомобилей ВАЗ-2101 были собраны 10 апреля 1070 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.

**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.

**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.

**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.