**03-083 ВАЗ-2102 "Жигули" 4х2 заднеприводный грузопассажирский автомобиль с 5-дверным кузовом универсал, мест 5 или 2 + 250 кг, багажник 345 л или 1345 л, вес: снаряженный 1.01 тн, полный 1.44 тн, ВАЗ-2101 64 лс, 135 км/час, 666.989 экз., ВАЗ г. Тольятти 1971-85 г. в.**



Это первая модель в моей коллекции. Подарена мне на день рождения 17.04.1975 г. любимой сестрой Мелиховой Н.Х.

*По материалам В. Журлова, А. Павленко и М. Шелепенкова.*

 «Двушка» стала для советского народа первым массовым и доступным легковым автомобилем с кузовом «универсал». К тому же появление ВАЗ-2102 удивительным образом совпало с увлечением горожан дачными участками, и машина с вместительным кузовом тотчас стала самым желанным приобретением дачников.

**Вечно вторая**

 16 августа 1966 года в Москве было подписано генеральное соглашение между итальянской компанией FIAT и советским Внешторгом о научно-техническом сотрудничестве в области разработки легковых автомобилей. В его рамках был утвержден проект строительства автомобильного завода на территории СССР. Этим соглашением определялись и сами модели: два автомобиля в комплектации «норма» с кузовами «седан» и «универсал», и автомобиль «люкс». В качестве прототипа для «нормы» сразу был определен FIAT-124, получивший в 1966 году титул «Автомобиль года», в модельном ряду которого, помимо седана, существовал еще и универсал.

 Но универсалу (в Италии — FIAT-124 Familiare) не сразу довелось попасть на наши дороги. Летом 1966 года проходило первое знакомство отечественных специалистов с итальянской малолитражкой. Тогда пришли только седаны. И лишь в следующем году, когда для всесторонних испытаний и исследований фиаты к нам завезли большой партией, среди седанов оказалось несколько универсалов. Это и были первые прототипы нашей «двушки».

 В течение 1967-1969 годов в конструкцию итальянских машин постоянно вносились доработки. Необходимость в них возникла практически сразу, как только машины вышли на испытательные трассы. Прежде всего, потребовалось усилить кузов, который просто не выдерживал наших разбитых дорог и трещал по швам. По настойчивым просьбам советских специалистов серьезным конструктивным вмешательствам подвергся двигатель автомобиля — распределительный вал перенесли из блока двигателя в головку блока. По сути это означало создание нового силового агрегата. Кроме того, на фиатах потребовалось изменить сцепление, коробку передач, увеличить дорожный просвет, полностью переработать переднюю и заднюю подвеску, заменить задние дисковые тормоза на барабанные, так как дисковые не выдерживали загрязнений на наших дорогах и быстро выходили из строя. В общей сложности в конструкцию FIAT-124 было внесено свыше 800 изменений, после чего он получил наименование FIAT-124R (Russki).

 В Советском Союзе доработанным машинам присвоили собственное обозначение — ВАЗ-2101 (седан) и ВАЗ-2102 (универсал). Необходимо отметить, что ВАЗовские первенцы оказались первыми отечественными автомобилями, которые примерили на себя новый отраслевой документ — нормаль ОН 025270-66. Ею регламентировалось присвоение автомобилям и прицепам новых 4-значных цифровых обозначений, в зависимости от назначения и класса. Чуть позже машинам подыскали подходящее имя собственное — «Жигули».

 Первые автомобили Волжского автозавода были похожи как близнецы-братья, и, естественно, во многом унифицированы между собой. Но приоритет во всех проектных и доводочных работах отдавался седану ВАЗ-2101, а универсал ВАЗ-2102 всегда оставался на вторых ролях. В те годы «копейке» посвящались целые статьи, документальные фильмы и фотосессии, а о «двушке» при этом если и вспоминали, то вскользь.

 Даже на сборочный конвейер ВАЗ-2102 «Жигули» попали ровно через год после начала производства ВАЗ-2101, в апреле 1971 года, когда в строй полностью вступила первая очередь завода.

**Рабочая лошадка**

 Достоинство автомобиля с кузовом «универсал», или, как его еще тогда называли, «комби», перед седаном в том, что его легко приспособить для перевозки объемных грузов. «Он как нельзя лучше подходит для воскресных семейных поездок за город с надувной лодкой, гамаком или даже детской коляской. Подходил такой автомобиль и для дальних отпускных путешествий, когда возникала тысяча проблем: как разместить в машине ребенка, бабушку и куда пристроить палатку, портативную газовую плитку и складные стулья и стол. Наконец, без универсала трудно владельцу садового участка, удаленного на 60-80 км от города. Саженцы и кадушка для воды, старый буфет и мешки с урожаем яблок, рамы для теплицы и стиральная машина — вот грузы, которые нельзя перевезти в обычной легковой машине», — так пропагандировал в начале 70-х годов журнал «За рулем» применение машин с кузовом «универсал» среди автолюбителей.

 Для перевозки объемных грузов подушка заднего сиденья на ВАЗ-2102 имела возможность откидываться вперед, образуя большое пространство для груза (1,47x1,32 x 0,73 м). Грузоподъемность автомобиля при этом достигала 250 кг. Пятая дверь и грузовая площадка потребовали изменить всю планировку задней части автомобиля, по сравнению с ВАЗ-2101. Так, практически до бампера опустилась погрузочная высота багажника, а задние фонари пришлось делать вертикальными, вместо горизонтальных на «копейке». Запасное колесо теперь размещалось не в левом крыле, а под полом багажника. Из-за перекомпоновки пространства топливный бак ВАЗ-2102 стал на 6 л вместительнее, чем на ВАЗ-2101. Его горловина теперь выводилась влево.

 На универсале ВАЗ-2102 заслуживает интереса конструкция задней подъемной двери. Она удерживалась в открытом состоянии системой торсионов, спрятавшихся под потолком крыши в задней части автомобиля. Никаких дополнительных гидравлических амортизаторов «двушке» не требовалось, а сама торсионная система оказалась надежной и неприхотливой в эксплуатации, правда, довольно сложной при монтаже.

 В трансмиссии универсала применили редуктор с более низким передаточным числом, чем у базовой модели (4,44 вместо 4,30). Вследствие этого тяговые показатели ВАЗ-2102 возросли, но максимальная скорость снизилась и немного увеличился расход топлива. Поскольку у ВАЗ-2102 допустимая нагрузка несколько выше, чем у автомобиля с кузовом «седан», универсал оснащался на заводе более жесткими пружинами подвески и шинами увеличенной грузоподъемности.

**Модернизация**

 Небольшие изменения в электрической части оборудования ВАЗ-2102 произошли в 1977 и 1983 годах. Связаны они были с текущей модернизацией применяемого электрооборудования на автомобилях Волжского автозавода. Также на машине менялись и модернизировались применяемые карбюраторы — в 1974,1976 и 1978 годах, а с 1980 года на машину устанавливались новые карбюраторы от модели 2105 (типа «Озон»). В том же 80-м году ВАЗ-2102 «Жигули» стали комплектовать пластмассовыми бачками стеклоомывателя ветрового стекла (до этого его роль выполняла специальная резиновая «грелка», смонтированная под капотом), заодно изменилось управление стеклоомывателем — вместо использовавшейся до тех пор кнопки на панели приборов перешли на ножную педаль, по типу ВАЗ-21011.

**Экспорт**

 Автомобиль ВАЗ-2102 «Жигули», как и ВАЗ-2101, активно экспортировался в различные страны. Если сначала вторая модель в основном поступала в страны социалистического содружества (Болгария, ГДР, Чехословакия, Венгрия, Югославия), то вскоре она появилась на дорогах Франции, Австрии, ФРГ, Швейцарии, Нигерии, Египта и др. Когда первые машины отправились на экспорт в европейские страны, выяснилось, что название «Жигули» трудно произносимо для многих жителей Европы, а на некоторых языках, например, на французском, слово «Жигули» имеет еще и негативный смысловой оттенок, так как созвучно со словом «жигало», имеющим практически то же значение, что и слово «альфонс».

 В результате новому советскому автомобилю пришлось придумывать другое экспортное название. Выбор пал на красивое и звучное имя Lada, которым мы пользуемся теперь даже чаще, чем первоначальным «Жигули». Полное экспортное наименование универсала: Lada-1200 Kombi. Машины с такими шильдиками на задней двери несколько отличались от тех, у которых было просто написано «Жигули»: на них дополнительно устанавливались стеклоочистители и стеклоомыватели задней двери, а также передние сиденья от ВАЗ-2106 с подголовниками.

 Производство ВАЗ-2102 «Жигули» началось 6 апреле 1971-го, ровно через год после того, как в Тольятти началась сборка ВАЗ-2101. За первый год удалось собрать лишь 185 автомобилей ВАЗ-2102, но после завершения строительства Второй очереди завода выпуск универсалов заметно вырос: в 1972-ом уже собрали 11015 экземпляров, а в 1973 году - 46233. В последующие годы, вплоть до 1984-го, производство ВАЗ-2102 «Жигули» удерживалось примерно на одном уровне - 50-55 тысяч ежегодно. Прекратили выпуск универсалов первого поколения весной 1985 года, изготовив в общей сложности 666 989 машин.

 Помимо базового варианта, серийно выпускалось несколько модификаций ВАЗ-2102, отличающихся друг от друга силовыми агрегатами различного объема и, соответственно, мощностью, вариантами отделки салона и расположением рулевого управления (праворульные версии предназначались исключительно на экспорт).

**ВАЗ-21021** выпускался с 1974 года, отличался от базовой версии только установкой более мощного (69 л. с. 1300 см3) двигателя от ВАЗ-21011.

**ВАЗ-21021-01 и ВАЗ-21021-02** выпускались с 1978 года также с двигателем ВАЗ-21011, но дополнительно комплектовались другими вариантами приборной панели. В комплектации 01 применялась панель приборов от ВАЗ-2103, а в комплектации 02 панель приборов ставилась от ВАЗ-21011. Данные модификации предназначались на экспорт и практически не поступали в продажу на внутренний рынок.

**ВАЗ-21022** — это обычный стандартный вариант универсала, но с правым расположением органов управления.

**ВАЗ-21023** выпускался с 1977 года и комплектовался салоном и двигателем (1500 см3) от люксовой модели ВАЗ-2103. Это была самая динамичная и комфортабельная модификация в гамме ВАЗ-2102, но отечественные потребители знали о такой машине в основном понаслышке, так как она предназначалась на экспорт и в СССР не продавалась.

**ВАЗ-21024** аналогичен модификации ВАЗ-21021-02, но отличается от нее правым расположением руля.

**ВАЗ-21026** праворульная версия, аналогична модификации ВАЗ-21023.

**ВАЗ-2801** электро. В 1974 году Минавтопром, действуя в духе мировых веяний, решил активизировать работу над электромобилями. К проектированию транспортных средств, работающих на альтернативном топливе, привлекли сразу несколько отечественных автозаводов. Не остался в стороне и ВАЗ. Используя кузов и агрегаты ВАЗ-2102, на заводе уже через год создали опытный образец ВАЗ-21023 (впоследствии — ВАЗ-21029). По результатам испытаний волжский электромобиль был рекомендован к серийному производству, и в 1980-1981 годах в Тольятти выпустили опытно-промышленную партию фургонов ВАЗ-2801 в количестве 47 штук. В отличие от более ранних опытных образцов, у ВАЗ-2801 нагрузку от тяжелых никель-цинковых аккумуляторных батарей воспринимал не несущий кузов, а специально встроенная легкая алюминиевая рама.

**Нормаль 1906 года**

 В 1966 году на предприятиях автомобильной промышленности была введена отраслевая нормаль ОН 025270-66, регламентирующая классификацию и систему обозначения автомобильного подвижного состава: каждой новой модели автомобиля или прицепа присваивается индекс, состоящий из четырех цифр где первые две обозначают класс автомобиля (прицепа) и его назначение. Вторые две цифры — модель. Модификации моделей имеют дополнительную пятую цифру, обозначающую порядковый номер модификации. 6-я цифра — вид исполнения: 1 — для холодного климата, 6 — экспортное исполнение для умеренного климата, 7 — экспортное исполнение для тропического климата, 8 и 9 — резерв для других экспортных модификаций. Некоторые машины имеют в своем обозначении через тире приставку 01,02,03 и т. д., указывающую на то, что модель или модификация является переходной или имеет дополнительные комплектации. Перед цифровым индексом обычно ставятся буквенные обозначения завода, разработавшего или выпускающего данную модель.

 Например индекс автомобиля ВАЗ-21021-02 расшифровывается так:

ВАЗ — разработчик и (или) производитель: Волжский автозавод;

21 — автомобиль малого класса с двигателем от 1200 до 1800 см3;

02 — вторая модель, зарегистрированная в этом классе;

1 — первая модификация базового автомобиля, отличающаяся установкой другого двигателя, в данном случае объемом 1300 см3;

02 — вторая комплектация данной модификации автомобиля