**03-049 ВАЗ-2104 "Жигули" 4х2 5-дверный заднеприводный универсал, мест 5+80 кг или 2+305 кг, объем багажника от 375 до 1340 л, полезная нагрузка 455 кг, полный вес 1475 кг, ВАЗ-2105 69 лс, 135 км/час, всего 867.510 экз., ВАЗ г. Тольятти 1984-2003 г., ОАО «ИжМаш-Авто" г. Ижевск 2002-09 г.**



*По материалам К. Андреева, А. Павленко, А. Гайнуллина и М. Шелепенкова*

В середине19 70-х годов, когда серьезная модернизация автомобилей классической компоновки только планировалась, перед Управлением главного конструктора Волжского автозавода была поставлена задача подготовить предложения по разбитию модельного ряда на десятую пятилетку с таким расчетом, чтобы ежегодно запускать в производство новую модель или модификацию. Наряду с седанами ВАЗ-2105/2107, В перспективном семействе нашлось место и для модернизированного универсала, получившего индекс «2104».

**Запланированный дефицит**

Героиня фильма «Бриллиантовая рука», утверждавшая, что «наши люди в булочную на такси не ездят», была права, но только наполовину: «наши люди» не ездили и на собственных автомобилях — ни в булочную, ни на работу, ни в театр, ни в гости. В «стране развитого социализма» машина считалась скорее роскошью, чем средством передвижения: очередь за новым автомобилем растягивалась на несколько лет, а большинству советских граждан машина была просто не по карману. Неудивительно, что счастливые обладатели собственного авто старались беречь свое «движимое имущество», чтобы оно прослужило как можно дольше. Кроме того, у советских людей был совершенно особый менталитет: никому и в голову не приходило садиться за руль, если не нужно было ехать слишком далеко или тащить тяжелые и громоздкие вещи. Свои машины «частники» использовали в основном для поездок на дачу. А еще на рыбалку или охоту, за грибами, в деревню к родственникам, просто на природу, к морю или в путешествие по стране.

В такие поездки обычно брали большой багаж наглядным тому подтверждением служили верхние багажники, украшавшие и без того не слишком привлекательные отечественные седаны.

Оптимальным транспортным средством для личного пользования многие считали машину с 5-дверным кузовом «универсал» (в идеале со всеми ведущими колесами, но таких просто не делали). Но универсалов, по сравнению с базовыми легковушками, выпускалось, как ни странно, очень мало. В наше рыночное время такую ситуацию можно было бы объяснить, например, теневым лоббированием интересов могущественных производителей верхних багажников, а тогда, во времена плановой социалистической экономики, дело было в ином: скорее всего государство опасалось, что вооруженные универсалами граждане попытаются использовать их для личного обогащения. В результате на два с лишним миллиона московских и ижевских «Москвичей-412» приходилось всего 32 849 универсалов «Москвич-427» меньше полутора процентов от общего объема выпуска.

В середине 70-х, когда началась разработка «Жигулей» нового поколения, отечественный автопром в небольших количествах выпускал всего три универсала: ГАЗ 24-02 «Волга» (редкий и дорогой), ВАЗ-2102 (качественный, но дефицитный) и «Москвич-2137» (самая демократичная, но, увы, самая ненадежная в эксплуатации машина). На АЗЛК как раз одно поколение моделей сменяло другое, и М-2137 принял эстафету от М-427. Универсал на базе бюджетной версии седана был актуален, востребован и, в конце концов, его включили в модельный ряд нового семейства тольяттинских легковушек.

**Отец семейства**

Семейство «05/07» рождалось тяжело. Задачи, поставленные перед тольяттинскими конструкторами, вынуждали их лавировать между необходимостью, с одной стороны, провести глубокую модернизацию «малой кровью», не затрагивая основные кузовные элементы, а с другой придать машинам совершенно новый облик. Жаркие дебаты шли между дизайнерами и технологами, кузовщиками и специалистами по интерьеру, инженерами и экономистами. Малейшее изменение казалось бы совершенной разработки итальянских художников-конструкторов тут же превращалось в проблему, решение которой порождало новую проблему и т. д. Спорили по поводу формы фар, форточек в боковых окнах, конструкции бамперов одним словом, буквально из-за каждой детали. «Классику» обновляли всерьез и надолго. При этом в отраслевых планах было оговорено не одновременное, а последовательное освоение моделей нового семейства: производство люксового варианта базового седана следовало представить на суд госкомиссии через год после бюджетной модификации, еще год отводился на разработку универсала.

Впоследствии производство этих машин было начато с отставанием на два года: ВАЗ-2105 - 1980 год, ВАЗ-2107 - 1982-й, ВАЗ-2104 - 1984-й.

Основные баталии (инженерные и дизайнерские) развернулись вокруг «пятерки» базового первенца семейства. Поскольку универсал создавался на базе именно этого автомобиля, рассказ о ВАЗ-2104 стоит начать с описания особенностей конструкции ВАЗ-2105.

В качестве основного (не опционального) двигателя решили использовать модернизированный силовой агрегат ВАЗ-21011. Цепь привода распредвала была заменена на зубчатый ремень из резиновой смеси, армированной стеклокордовым шнуром. Мотор рабочим объемом 1294 см3 получил карбюратор «Озон» с системой экономайзера принудительного холостого хода с электронным управлением и распределитель с центробежным и вакуумным регуляторами опережения зажигания. Движок стал легче, экономичнее и экологичнее. КПП вначале использовалась классическая, 4-ступенчатая, но с измененными передаточными числами. Позже часть машин начали комплектовать новой, 5-ступенчатой коробкой.

Тормоза оснастили вакуумным усилителем, а новая конструкция опорной пластины колодок задних тормозов обеспечивала автоматическую регулировку зазора между ними и тормозным барабаном. Роликовые подшипники в рулевом механизме заменили шариковыми, благодаря чему усилие на руле уменьшилось примерно на треть. Управляемость и устойчивость «пятерки» должны были обеспечить новые радиальные шины МИ-166.

Полностью обновили интерьер салона: были разработаны совершенно новые торпедо, приборная доска, консоль, руль, сиденья с регулируемыми по высоте подголовниками, дверные ручки и цельноформованная обивка дверей и потолка. Кроме того, с нуля были созданы системы отопления и вентиляции.

Радикальное обновление «классики» было вызвано катастрофическим моральным устареванием «Жигулей» первого поколения и, как следствие, желанием конструкторов привести продукцию ВАЗа в соответствие с требованиями времени, а кроме того, стремлением руководства автопрома удержать позиции на внешнем рынке. Поскольку международные требования к безопасности, экономичности, уровню шума и токсичности выхлопа во второй половине 70-х годов сильно ужесточились, появление большей части нововведений было обусловлено именно этими стандартами. Таков был базовый седан нового семейства. Однако в 1978 году, за два года до его запуска в серию, началась разработка универсала ВАЗ-2104.

**Скоро сказка сказывается...**

Ничего принципиально нового Тольятинский универсал не требовал, поскольку от передка до задних колес конструкторы планировали использовать кузов и агрегаты ВАЗ-2105, а крыша, задок и технология сборки достались в наследство от хорошо зарекомендовавшего себя ВАЗ-2102.

Конструкторы ВАЗа не пошли по пути своих коллег с АЗЛК, без затей прилепивших к универсалу на базе «Москвича-2140» заднюю часть от аналогичной машины предыдущего поколения, а озаботились оригинальным оформлением задней панели кузова, концептуально соответствующим общему экстерьеру. В результате кузов получил новые задние фонари, что потребовало изменения формы двери и дверного проема. Окно пятой двери стало несколько больше, чем у ВАЗ-2102. В качестве дополнительных опций предусматривался обогрев заднего стекла и установка заднего стеклоочистителя. Кроме того, на ВАЗ-2104 для подъема двери задка применили уже проверенное на «Ниве» решение газовые упоры вместо торсионов (как на ВАЗ-2102). Казалось, нет ничего сложного в том, чтобы «скрестить» уже выстраданную и принятую за основу конструкцию ВАЗ-2105 с элементами ВАЗ-2102, однако дело двигалось туго. Конструкторская документация на ВАЗ-2104 была подготовлена специалистами Управления главного конструктора в течение 1980 года. 27 декабря генеральный директор ВАЗа А. А. Житков подписал приказ «0 мерах по организации подготовки производства модернизированных автомобилей модели ВАЗ-2104 взамен ВАЗ-2102 в связи с падением спроса на последнюю как устаревшую модель на рынках капиталистических стран». Тогда же был установлен срок начала производства (IV квартал 1982 года) и запланирован объем выпуска (50 тысяч автомобилей в год).

А дальше в истории освоения ВАЗ-2104 наблюдается некий «провал»: сварка, окраска кузовов и опытная сборка первых двух образцов универсала нового семейства в процессе пусконаладки и подготовки производства в условиях главного конвейера происходили с 15 по 22 июня 1983 года, то есть полтора года спустя после подписания приказа. Тогда же, в 1983 году, Управление главного конструктора провело приемочные испытания «четверки».

И снова перерыв длиною в год. Опытно-промышленная партия ВАЗ-2104 в количестве десяти автомобилей в процессе отладки технологии сборки была выпущена на второй технологической нитке главного конвейера лишь в июне 1984 года. Серийный выпуск «четверки» начался 2 июля 1984-го. В соответствии с планом до конца года с конвейера завода должны были сойти 5204 универсала, но собрать успели лишь 1665.

Проектные мощности по производству ВАЗ-2104 были полностью освоены в течение 1985 года. До этого новый универсал выпускался параллельно со своим предшественником ВАЗ-2102. Запланированного годового объема производства ВАЗ-2104 (50 тысяч автомобилей) удалось достичь только в 1986 году.

С самого начала универсал предполагалось выпускать в двух вариантах: основном, с салоном, унифицированным с ВАЗ-2105, и люксовом с «семеричным» интерьером. Единственное отличие салона универсала от салона базовых седанов заключалось в «эксклюзивном» заднем сиденье «четверки»: оно было неразъемным, складным и в сложенном состоянии позволяло увеличить объем багажного отсека с 375 до 1340 литров.

**Некогда стареть!**

Популярность ВАЗ-2104 с годами не только не падала, а даже возрастала. С развалом СССР и формированием рыночной экономики тольяттинский универсал оказался востребованным мелкими торговцами, коммерсантами, стал использоваться разного рода организациями как курьерский автомобиль. Руководство ВАЗа начало присматривать себе партнеров — предприятия, на которых можно было бы осуществлять крупноузловую сборку ВАЗ-2104 по так называемой технологии SKD (в том числе и за рубежом). В начале марта 2001 года на конвейере Луцкого автозавода из поставленных Тольятти автокомплектов были собраны первые товарные ВАЗ-21043.12 мая того же года был подписан приказ об организации сборки модели «21043» в Египте из вазовских сборочных комплектов.

В сентябре 2002 года Волжский автозавод начал поставку автокомплектов для сборки автомобилей ВАЗ-2104 на автосборочный завод «АвтоРус» в Херсоне (Украина). Чуть раньше, в марте 2002 года, с конвейера ОАО «ИжМаш-Авто» сошел первый ВАЗ-2104. Впоследствии ижевские производители освоили еще одну модификацию универсала ВАЗ-21041i с 1,6-литровым инжекторным двигателем ВАЗ-21067, пятиступенчатой КПП, салоном и электрооборудованием ВАЗ-2107 и передними сиденьями от ИЖ-2126.

ВАЗ-2104 выпускался Волжским автомобильным заводом почти 20 лет - с 1984 по 2003 год. Среди других производителей этой модели наиболее значимый - ОАО «ИЖМаш-Авто», где «четверку» в разных комплектациях выпускали с 2003 по 2009 год. В общей сложности было собрано 867 510 экземпляров ВАЗ-2104 различных модификаций. Серийные версии отличаются друг от друга двигателями, а также исполнением салона, облицовкой радиатора и капотом.

**ВАЗ-21045 и ВАЗ-21048.** В конце февраля 1998 года была изготовлена первая опытно-промышленная партия автомобилей ВАЗ-21045 (50 экземпляров) с дизельным вихрекамерным двигателем 8A3-341 объемом 1.57 л производства АО «Барнаултрансмаш». 31 января 2002 года первые два ВАЗ-21048 с отечественным дизельным двигателем 1,8 л были собраны и отправлены на ресурсные испытания. А 31 августа производство дизельных ВАЗ-21045 было передано группе компаний «СОК» для сборки на заводе «РосЛада» в Сызрани.

**ВАЗ 21043-33**. В 1995 году, с появлением в России рынка так называемых коммерческих автомобилей, одно из дочерних предприятий АвтоВАЗа ЗАО «ВАЗИНТЕРСЕРВИС» (ВИС) начало выпускать мелкими сериями пикапы ВАЗ 21043-33. Эта машина считалась не слишком удобной в эксплуатации. Задняя подвеска была рычажно-пружинной, как у универсала, поэтому в пространство грузового отсека «вторгались» не только колесные ниши, но и опорные чашки пружин. Да и грузоподъемностью пикап не мог похвастаться: с водителем и одним пассажиром он перевозил всего 300 кг груза.

**ВИС-2345**. Опыт производства созданного на базе «четверки» ВАЗ 21043-33 показал, что такие пикапы пользуются спросом, и позволил выявить их основные недостатки. Полурама задней части конструкции нового базового шасси ВИСа, оснащенная рессорами задней подвески, позволила увеличить грузоподъемность машины и сделать пол грузового отсека абсолютно ровным. Эта конструкция интегрировалась с общей для всего «пятерочного» семейства передней половиной кузова. В 1997 году ВИС освоил производство сразу трех вариантов нового «грузовичка»: ВИС-2345-0000010 в бортовом исполнении (откидными сделаны все три борта), ВИС-2345-0000012 с пластиковой надстройкой над кузовом и ВИС-23452-0000010 (фургон с распашными дверями). Грузоподъемность базового бортового варианта 490 кг.

**Автомобиль сопровождения самолетов «Эскорт».** Строго говоря, речь идет о комплекте оборудования, разработанного для установки на любое транспортное средство. Пользуясь этим комплектом, оператор, отвечавший за встречу приземлившихся самолетов и их сопровождение к месту стоянки, мог наблюдать взлетно-посадочную полосу и воздушное пространство и вести переговоры с диспетчерами и экипажами с помощью двух радиостанций («Баклан-5» и P-838 КА.12). Часть таких комплектов с конца 80-х годов стала устанавливаться на ВАЗ-2104 на опытном заводе №408 гражданской авиации в Москве. Машины, окрашенные в красный и желтый цвета, оснащались большим табло на крыше с надписью «Следуй за мной», чтобы экипажам самолетов было легче распознавать автомобиль эскортной службы.