**03-065 ВАЗ-2105 "Жигули" 4х2 4-дверный заднеприводный седан, мест 5 + 50 кг в багажнике объемом 385 л, прицеп до 600 кг, вес: снаряженный 995 кг, полный 1395 кг, ВАЗ-2105 69 лс, 145 км/час, 2 млн. 91 тыс. экз., ВАЗ г. Тольятти 1979-2010 г. в.**



*Источник: автогурман.com.*

 LADA 2105 (ранее обозначался ВАЗ-2105 «Жигули»), «пятёрка» — советский и российский заднеприводный автомобиль III группы малого класса с кузовом типа седан. Разработан на Волжском автомобильном заводе. Мелкосерийное производство начато в октябре 1979, полномасштабное производство развёрнуто в январе 1980 года и длилось до 30 декабря 2010 года. Самый длительно выпускавшийся автомобиль семейства «Жигули» (31 год с 1979 по 2010 годы). В конце 2000-х годов являлся самым дешёвым автомобилем на российском рынке (цена в 2009 г. — 178 000 рублей), в основном из-за наименьшей комплектации (только самые необходимые органы управления и средства комфорта; для сравнения: ВАЗ-2107 в том же году стоил 192000 рублей). В 2010 году ВАЗ прекратил выпуск LADA-2105, поскольку из классического семейства спрос на «пятёрку» составлял лишь 23 %. Последний экземпляр цвета «мускари» сошел с конвейера 30 декабря 2010 года. Планировалось продолжить выпуск на ИжАвто, но потом от этой идеи отказались, так как унификация сВАЗ-2107 была настолько сильна, что выгоднее стало выпускать одну модель. На экспорт ВАЗ-2105 шёл под названиями Lada 1300, Lada Saloon, Lada Nova, Lada Riva.

**ИСТОРИЯ**

 Модель ВАЗ-2105 разрабатывалась путём серьёзной модернизации ранее выпускаемых моделей в рамках «второго» поколения заднеприводных автомобилей ВАЗа как замена первенца ВАЗ-2101 «Жигули», в свою очередь созданного на базе Fiat 124, победителя конкурса «Европейский автомобиль 1967 года». Первые опытно-промышленные партии ВАЗ-2105 были произведены в конце 1979 года, а полномасштабное производство началось с 25 января 1980 года. На базе модели 2105 позже были освоены «люксовый» седан ВАЗ-2107 (1981 год) и универсал ВАЗ-2104 (1984 год). С 1995 до 2006 года с использованием узлов и агрегатов ВАЗ(LADA)-2105 мелкосерийно производился пикап (фургон) ВИС-2345.

 С 2005 года, в рамках введения ОАО «АвтоВАЗ» новой системы наименований своей продукции автомобиль стал продаваться и на внутреннем рынке как LADA 2105.

 В последнем для «пятерки» 2010 году в серийном производстве на АвтоВАЗе оставалась модификация LADA 21054-30-011 с двигателем ВАЗ-21067 с распределённым впрыском, отвечающим экологическому классу Евро-3. Модификация LADA 21054-30-011, отличающаяся окраской кузова в цвет «металлик» была введена в январе 2010 года из-за закрытия сборочной линии «классики» и переноса производства седанов LADA 2105/2107 на одну линию с Lada Samara.

 В России все 2000-е годы стабильный спрос на «классику» сохранялся из-за низкой розничной цены данных отечественных автомобилей. Так, после прекращения в ноябре 2008 года выпуска микролитражки «Ока» СеАЗ-11116 седан LADA 2105 стал самым дешёвым легковым автомобилем на российском рынке, а на начало действия программы утилизации с учётом компенсационного сертификата на 50000 рублей его цена составила всего 99000 рублей, однако, на январь 2011 года — уже 199900 рублей (по данным с сайтаАвтоВАЗа). Спрос на «пятёрку» после спада в кризисном 2009 году подхлестнула именно программа утилизации, в рамках которой наиболее востребованными рынком оказались как раз традиционные «классические» модели АвтоВАЗа. Именно в данном аспекте программа призванная увеличить спрос на автомобильном рынке в целом и на продукцию АвтоВАЗа в частности, со своей задачей справилась, но чтобы не терять фактическую прибыль АвтоВАЗ к началу 2011 года скорректировал вверх цену на свою продукцию, примерно на стоимость сертификата.

 Общепринято, что «классика» отличается повсеместной доступностью комплектующих, досконально изученной ремонтниками и автомобилистами конструкцией допускающей «гаражное» и даже «полевое» обслуживание и ремонт. Вместе с тем, уникальная для современного мирового автомобильного рынка доступность автомобиля достигалась в основном за счет предельно аскетичной комплектации (например, с 2009 «модельного» года машины перестали оснащать даже суточным километражным счетчиком), а также запредельной моральной устарелостью конструкции буквально по всем показателям и особенно параметрам пассивной безопасности. В январе 2010 года исполнилось тридцать лет с начала серийного выпуска «пятёрки», при этом за все годы выпуска её экстерьер не претерпел ни малейших изменений, а в дизайн интерьера были внесены лишь необходимые модернизации для выполнения не самых строгих отечественных нормативов по безопасности и эргономике. Кроме того, сама концепция заднеприводного автомобиля, разработанного как и вся ВАЗовская «классика», на базе Fiat 124, происходит из начала-середины 1960-х. Тем не менее, ввиду повышенного (до 2009 года) спроса на данные модели автомобилей АвтоВАЗ не планировал снимать «классику» с конвейера ВАЗа как минимум до 2012 года, однако, к этому его фактически принудили необходимость скорейшей модернизации производства под массовый выпуск преемника — переднеприводного семейства LADA Granta, но более всего — резкий спад продаж «классики» после окончания программы утилизации.

 Первоначально, 26 августа 2010 года АвтоВАЗ объявил о переносе производства (включая штамповку, сварку и окраску кузовов) автомобилей Lada пятой и седьмой моделей на ОАО «ИжАвто» (г. Ижевск), но 30 декабря 2010 года с вазовского конвейера сошёл последний экземпляр LADA 2105. Прекращение производства «пятёрки» АвтоВАЗ объяснил низким спросом именно на эту модель из всего классического семейства (23 %). В 2011—2012 гг. в производстве остались лишь LADA 2107 и LADA 2104.

 Хотя «пятёрка» на конвейере прожила дольше, чем «шестёрка» (31 год против 30 лет), «пятёрок» выпущено в 2 раза меньше, чем «шестёрок» (2 миллиона 91 тысяча против 4 миллионов 391 тысяч 586 штук).

МОДИФИКАЦИИ

 LADA-2105 — с карб. двигателем ВАЗ-2105 (1,29 л, 63,6 л.с., 92 Н·м) и 4-ст. КПП;

 LADA-21050 — с двигателем ВАЗ-2105 и 5-ст. КПП;

 LADA-21051 — с карб. двигателем ВАЗ-2101 (1,2 л, 58,7 л.с., 85 Н·м) и 4-ст. КПП;

 LADA-21053 — с карб. двигателем ВАЗ-2103 (1,45 л, 71,4 л.с., 104 Н·м) и 4/5-ст. КПП;

 LADA-21053-20 — с двигателем ВАЗ-2104 (распределенный впрыск, 1,45 л, 71,4 л.с., 110 Н·м, Евро-2) и 5-ст. КПП;

 LADA-21054 — мелкосерийная спецмодификация для ГИБДД, МВД и ФСБ с карб. двигателем ВАЗ-2106 (1,57 л, 80 л.с., 122,5 Н·м), оснащавшаяся дополнительными бензобаком и аккумулятором.

 LADA-21054-30 — с двигателем ВАЗ-21067 (распределённый впрыск, 1,57 л, 82 л.с., 116 Н·м, Евро-3) и 5-ст. КПП;

 LADA-21055 — мелкосерийная модификация для такси с дизелем ВАЗ (БТМ)-341 производства Барнаултрансмаш (1,52 л, 50,3 л.с., 92 Н·м);

 LADA-21057 (LADA Riva) — экспортный вариант ВАЗ-21053 с правосторонним рулём и двигателем с моновпрыском (Евро-1), выпускался в 1992—1997 годах для рынков Великобритании и стран с левосторонним движением;

 LADA-21058 (LADA Riva) — экспортный вариант ВАЗ-21050 с правосторонним рулём, выпускался в 1982—1994 годах для рынков Великобритании и стран с левосторонним движением;

 LADA-21059 — мелкосерийная спецмодификация для ГАИ, МВД и КГБ с роторно-поршневым двигателем Ванкеля ВАЗ-4132 (1,3 л, 140 л.с., 186 Н·м);

 ВИС-2345 — пикап полурамной конструкции на базе ВАЗ-21053 и 21054, производился фирмой ОАО ВАЗИНТЕРСЕРВИС с 1995 по 2006 год;

 LADA 2105 ВФТС (LADA-VFTS) — спортивный автомобиль, строившийся на мощностях Вильнюсской фабрики транспортных средств, под руководством советского раллиста Стасиса Брундзы. Гомологирована (утверждена в качестве однотипного образца) по международной группе B классификации FISA. Оснащалась форсированным двигателем ВАЗ 2106, с применением карбюраторов WEBER 45 DCOE (1,6 л, 160 л.с. (при 7000 об/мин), 164,8 Н·м (при 5500 об/мин)) и прямозубыми 4-х и 5-ти ступенчатыми КПП, с кулачковыми муфтами включения. В целях снижения массы, часть металлических кузовных деталей заменялись алюминиевыми (в том числе двери) и пластиковыми элементами.

 LADA 2105 VIHUR — раллийный автомобиль, выпускавшийся производственным объединением по выпуску спортивной техники «Вихур» ЦК ДОСААФ СССР в г. Таллине. Омологированна по группе А-2/1 союзной классификации (т. н. «полуторная группа»). В соответствии требованиям группы А-2/1, двигатели оставались серийными, практически без изменений.

 *Из статьи «Седьмое чудо ВАЗа: история разработки самых престижных Жигулей», автор Олег Полажинец, kolesa.ru.*

**Не откладывая на завтра**

 Уже в середине семидесятых годов в Тольятти понимали, что на одних лишь «фиатовских» разработках далеко не заедешь. Ведь и первые модели («копейка» и «трёшка» соответственно), как и более самостоятельный проект под индексом 2106, по деталям кузова были сильно унифицированы с базовым Fiat 124 конца шестидесятых годов, что во многом определяло облик Жигулей независимо от конкретной модели.

 К этому моменту сам итальянский производитель уже далеко ушел от прародителя вазовской «классики», выпустив модель 131. В мире же господствовал новый стиль – формы стали более резкими, а углы – прямыми. И даже самая модерновая по советским меркам «шестёрка», которую только поставили на конвейер в 1976 году, на фоне последних новинок мирового автопрома выглядела довольно скромно, если не сказать прямо: была несовременной.

 А ведь позиции марки на внешних рынках были стратегически важны не столько для самого тольяттинского автогиганта, сколько для огромной страны. Каждый проданный за рубежом автомобиль означал поступление в государственную казну СКВ – то есть, немецких марок, французских франков, итальянских лир и другой свободно конвертируемой валюты.

 Стало очевидно: еще до разработки принципиально нового автомобиля с приводом на передние колеса Жигули нуждаются в серьезной модернизации. Работа над осовремениванием классики вылилась в разработку целого семейства новых моделей – стандарта, люкса и универсала.

 В рамках работы предстояло не только актуализировать внешний вид, но и привести автомобили в соответствие со ставшими более жесткими мировыми требованиями к токсичности выхлопных газов, безопасности, уровню шума и топливной экономичности – словом, поднять машины с ладьей на капоте на более высокий уровень техники.

 По сути, конструкторам и художникам предстояло «сделать невозможное» – то есть, создать на имеющейся платформе и агрегатной базе новый автомобиль, который бы являлся результатом глубокой модернизации «копейки» и «шестёрки», но при этом воспринимался как самостоятельный и оригинальный продукт.

 Поскольку на тот момент вазовская гамма состояла как из обычных, так и из «люксовых» моделей Жигулей, предстояло обновить как базовую версию, так и вариант повышенной комфортности. Разумеется, под модернизацию подпадал и универсал второй модели, выпускавшийся еще с 1971 года.

 В целях традиционного снижения себестоимости конструкторы приняли решение максимально унифицировать седаны по кузовным элементам, достигнув «люксового» эффекта за счет элементов отделки и другого интерьера. То есть, в отличие от «копейки» и более престижных моделей 2103/2106, автомобили нового семейства должны были отличаться не «железом», а более мелкими деталями.

 Вышедшая в 1980 году «пятерка» отличалась от прежних Жигулей целым рядом технологических инноваций. В частности, двигатель ВАЗ-2105 получил ременной привод газораспределительного механизма вместо традиционного цепного, а в салоне появились цельноформованные обивки дверей и набивки сидений из полиуретана. Были и другие новшества – единые блок-фары и крупные задние фонари, расположенный в моторном отсеке монтажный блок с реле и предохранителями, лишенные поворотных форточек передние двери и так далее.

 Важное отличие: не считая панели крыши (самый затратный и сложный штамп), снаружи «пятёрка» не имела ни одной общей кузовной детали с другими Жигулями!

 При этом новая базовая модель была лишена многих привычных элементов отделки. В частности, дизайнеры отказались от хрома в отделке радиаторной решетки, бамперов и колес, заменив его более современными алюминием и пластиком. Лишившись прежнего «орнамента», минималистично - технократичные Жигули несколько потеряли в лоске, но стали смотреться куда современнее – под стать новому десятилетию, которое уже наступило. Однако позиции в «люксовом» сегменте по-прежнему оставались за третьей и шестой моделями ВАЗ, на смену которым должны были прийти Жигули с порядковым номером 7 – то есть, с индексом 2107.