**03-085 ВАЗ-2105 "Жигули" 4х2 4-дверный заднеприводный патрульный автомобиль ГосАвтоИнспекции, мест 5, вес: снаряженный ? кг, полный 1.4 тн, ВАЗ-2105 69 лс, 145 км/час, переоборудован на предприятиях МВД СССР, 1980-е г.**



*Из статьи «Рядовые патрульные: спецверсии Москвичей и Жигулей для советской милиции», автор Сергей Ионес на kolesa.ru.*

 Опытные образцы «Жигулей» в милицейской окраске и комплектации существовали уже в 1970-1971 годах, но в больших количествах продукция ВАЗа начала поступать в дорожно-патрульную и патрульно-постовую службу только с 1973 года. Первые лет 7 все милицейские «Жигули» отличались кузовом и салоном базовой модели ВАЗ-2101, самой массовой и дешёвой. Но часть машин для МВД оснащалась прямо на заводе в Тольятти более мощным двигателем ВАЗ-2103 с соответствующими передаточными числами трансмиссии. Из-за очень большого количественного выпуска на заводе ВАЗ в 70-е годы удалось обеспечить массу милиционеров и инспекторов ГАИ служебным автотранспортом, а многих пересадить с мотоцикла на автомобиль.

 В 1975 году желто-синюю окраску милицейских машин узаконил введённый в действие ГОСТ. Но уже к началу 80-х годов этот стандарт всё чаще и чаще нарушали на местах, в том числе в Москве и Ленинграде. Если милицейские машины начала 70-х поступали в гаражи МВД со специализированных предприятий, где были все условия для перекраски и переоборудования автомобилей, то к концу десятилетия возродилась практика закупки стандартных машин на автозаводах и оборудования их силами местных автобаз. Поэтому на улицах замелькали «Жигули» и «Москвичи» с синими полосами на белых, бежевых, даже ярко-зелёных и ярко-красных кузовах, бессистемно подобранными моделями радиооборудования, громкоговорителей и специальных световых сигналов.Во время Олимпиады 1980 года в московской милиции помимо ВАЗ-2101, появились ВАЗ-2103. К середине 80-х Волжский автозавод заменил свою первую модель автомобилем ВАЗ-21013 с кузовом от ВАЗ-21011. Такие машины, как самая бюджетная версия, тоже получили в гаражах системы МВД массовое распространение. Что касается «Жигулей» следующих моделей, ВАЗ-2106, ВАЗ-2105, ВАЗ-2107, то на них милиционеры и инспекторы ГАИ массово пересели уже в перестроечные и постсоветские годы.

 В активе у ВАЗа было специальное предложение для силовых органов. На протяжении многих лет специальное КБ в Управлении главного конструктора УГК разрабатывало роторно-поршневые двигатели системы Ванкеля. Сначала односекционные роторные моторы устанавливали на ВАЗ-21018, затем пришло время двухсекционных роторных двигателей на ВАЗ-21059, ВАЗ-21079 и специальных модификациях ВАЗ-2109. Эти машины отличались повышенными скоростными и динамическими качествами, поэтому небольшие их партии закупали и КГБ/ФСБ и МВД. Роторные ВАЗы тоже «примерили на себя» милицейскую окраску и специальное оборудование.

*Из статьи «Мелкосерийный автомобиль ВАЗ-21059 для спецслужб СССР с роторным двигателем», канал Мехвод на zen.yandex.ru*.

 Модель ВАЗ-21059 выпускалась специально для спец служб СССР (ГАИ, КГБ, МВД). Изюминкой ВАЗ-21059 является установленный в автомобиль роторный мотор ВАЗ-4132.

 2-секционный роторный двигатель ВАЗ-4132 объемом 1.3 литра, мощностью 140 лошадиных сил, способен разогнать автомобиль до ста километров в час приблизительно за 9 секунд. Хочу отметить, что характеристики двигателя ВАЗ-4132 намного превосходят характеристики поршневого двигателя ВАЗ-2106 объемом 1.6 литров и мощностью около 72 лошадиных сил. В то время среди многих автовладельцев "классики" бытовало такое мнение, что двигатель ВАЗ-2106 - это самый мощный мотор, устанавливаемый в "Жигули". Однако на службе в правоохранительных органах находились автомобили ВАЗ-21059 способные развенчать этот миф. Выпуск ВАЗ-21059 был мелкосерийный, для гражданских лиц в продажу не поступал.

 Кроме плюсов, роторный двигатель ВАЗ-4132 имеет так же ряд существенных минусов. В первую очередь это связанно с тем, что мото-ресурс у роторного двигателя намного меньше, чем у поршневого ДВС. Расход топлива у двигателя ВАЗ-4132 выше примерно в два раза чем, к примеру, у двигателя ВАЗ-2106. В процессе эксплуатации автомобиля с роторным мотором нужно постоянно следить за уровнем масла в двигателе, так как его большой расход считается нормой. И самый огромный минус у роторного двигателя - это его сложность в ремонте. Отсутствие запчастей в магазинах и различных приспособлений для ремонта в автосервисах делают роторный двигатель неремонтопригодным.

 Роторный двигатель ВАЗ-4132 имеет две секции, по две свечи зажигания на одну секцию, где происходит сгорание топлива. В каждой из секций установлен трехгранный ротор, который "играет" роль поршня. В роторном 4-тактном моторе отсутствуют клапана газораспределительного механизма. В виде топлива может использоваться бензин марки АИ-76 или АИ-92.

 ВАЗ-21059 был не единственной мелкосерийной моделью "АвтоВаза", на которую устанавливали роторный двигатель, попыток было много, но все они не имели массового серийного производства. Почти все документы, касающиеся автомобилей для спецслужб, комплектовавшихся роторно-поршневым двигателем, на сегодняшний день засекречены.