

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 276

Форум о
журнальных...

nacekomiie.ru

СССР

И СОЦСТРАН



LADA RIVA 1500 ESTATE

МОДИФИКАЦИЯ С ПРАВЫМ РУЛЕМ
«РУССКИЕ АНГЛИЧАНЕ»
ВОЗВРАЩЕНИЕ НА РОДИНУ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №276, 2020

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 1250 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 4000 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9: ООО «Тайга Групп»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9:

© Panocapture.com; стр. 16: ООО «Идея Центр»;

стр. 3–6, 7 (верх), 10–15: частная коллекция

Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Александра Павленко и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ

«О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов, Евгений Кисилёв

Дата печати (производства): 26.03.2020

Дата выхода в России 21.04.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

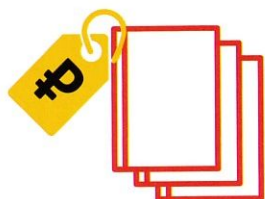
ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

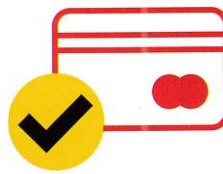
ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



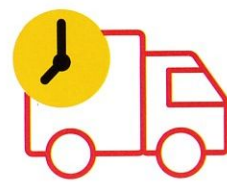
ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ ОПЛАТА



ДОСТАВКА ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-00-00

Модификации с правым расположением органов управления ВАЗ выпускал на базе всех моделей классических «Жигулей». Последняя заднеприводная модель завода ВАЗ-2104 в 80-е годы хорошо продавалась в Европе, в том числе в исполнении с правым рулем.

Универсал стареет долго

Расположение руля и педалей справа или слева конструкторы любой автомобильной компании закладывают в новое семейство моделей еще на стадии технического проекта. Переносить органы управления слева направо (или наоборот) на «готовом» автомобиле сложно и дорого. Поэтому уже в 60-е годы европейские производители стремились сразу конструировать универсальные автомобили, у которых руль можно с одинаковым успехом установить как слева, так и справа. В СССР эту проблему заметили быстро: при создании экспортных модификаций «Волги» ГАЗ-21 и «Запорожца» ЗАЗ-965 для стран с левосторонним движением возникло множество технических проблем. Зато у следующих по времени советских базовых моделей — «Москвича-408» и «Волги» ГАЗ-24 — вариант с правым рулем закладывался в семейство изначально.

А вот с массовым советским легковым автомобилем, выпуск которого в 60-х го-

дах предполагалось освоить на новом автозаводе производительностью свыше 500 тыс. экз. в год, проблем не было никаких. За основу базовой модели будущего ВАЗа приняли лицензионную европейскую машину, рассчитанную и на левый руль, и на правый. Так называемый английский вариант *FIAT-124* с правым рулем итальянский концерн выпускал параллельно с обычной леворульной машиной, предназначенной для континентальной Европы. Советская сторона приобретала модификацию *FIAT-124* с правым управлением «одним пакетом», вместе с базовой моделью. Уже в конце 60-х годов в документах НАМИ фигурировали праворульные модификации будущих «Жигулей», обозначавшиеся дополнительной цифрой «2» в конце индекса: ВАЗ-21012, ВАЗ-21022, ВАЗ-21032.

Еще одно важное преимущество автомобиля *FIAT-124*: его изначально запланировали с двумя основными типами кузова — седан и универсал. Грузопассажирская модификация *Familiare* входила в семейство

FIAT-124 точно так же, как универсалы «Москвич-426» и ГАЗ-24-02 исходно планировались МЗМА и ГАЗом на базе новых седанов. Соответственно, контракт с итальянскими партнерами предусматривал производство на будущем ВАЗе кузовов обоих типов. Это позволило поставить ВАЗ-2102 на конвейер очень быстро. Уже в 1971 году в Тольятти передали в сбыт 185 универсалов, а на следующий год — более 11 тыс. экз. таких автомобилей. Далее ВАЗ-2102 выпускали примерно по 50–55 тыс. экз. в год. По сравнению с объемами выпуска седанов «Жигулей», это была скромная цифра, но и она превышала суммарный годовой выпуск универсалов «Москвич» и «Волга».

За 70-е годы увидело свет четыре модели седана «Жигулей», в начале 80-х появились машины нового поколения ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107. Но универсал ВАЗ-2102, поступавший на внутренний рынок, по-прежнему мало отличался от машин 1971–1972 годов выпуска, если не считать малозаметных текущих модернизаций, внедрявшихся на всех



Lada Riva Estate. Приметы экспортного автомобиля: поручни на крыше, наружные зеркала, колесные колпаки, стеклоочистители фар, декоративные полосы на борту



Lada Riva Estate на дорогах Великобритании. Расположенный справа руль заперт специальным противоугонным блокиратором

моделях «Жигулей». Универсалы на базе ВАЗ-2103 и ВАЗ-21011 остались единичными опытными образцами.

Мало кто в СССР знал, что на экспорт поставляются модификации универсалов ВАЗ-2102 с двигателями и внутренней отделкой от других моделей «Жигулей». Например, на машины ВАЗ-21021 с 1,3-литровыми моторами устанавливали приборную панель от ВАЗ-21011 (модификация ВАЗ-21021-01) или от ВАЗ-2103 (вариант ВАЗ-21021-02). Выпускался универсал ВАЗ-21023 с 1,5-литровым двигателем. Семейство универсалов с правым рулем состояло из ВАЗ-21022 (1,2 л), ВАЗ-21024 (1,3 л) и ВАЗ-21026 (1,5 л). Но внешние панели кузова, световые приборы и бамперы у любой модификации универсала «Жигули» соответствовали базовой модели ВАЗ-2102. Очень долго не поступало никакой информации о дальнейшей модернизации универсала, и только в июне 1984 года случилась настоящая сенсация. В интервью корреспонденту журнала «За рулем» технический директор ВАЗа М. Н. Фаршатов заявил, что планируется выпуск нового универсала ВАЗ-2104 на базе ВАЗ-2105 с 1,3- или 1,5-литровым двигателем. На юбилейной выставке «Автопром-84», проводившейся осенью того же года, ВАЗ-2104 вообще не экспонировался. Однако в конце декабря на дорогах по-

явились первые машины, которые поначалу в народе звали «пятеркой-универсалом». Всего за 1984 год в сбыт ушло 1655 экз. ВАЗ-2104. Правда, рождение этого автомобиля не вызвало такого резонанса, как появление новых моделей «Жигулей» в прежние годы. Оно по времени совпало с освоением принципиально новой машины ВАЗ-2108, оттянувшей все внимание на себя.

Не исключено, что из-за огромного объема дорогостоящих работ по подготовке выпуска ВАЗ-2108 и его модификаций, проводившихся конструкторами ОГК и производственными ками ВАЗа, задержались и сроки освоения нового заднеприводного универсала. Известно, что основные конструкторские работы по ВАЗ-2104 проведены в 1980 году, одновременно с началом серийного вы-



Грузовой отсек универсала Lada Riva Estate

пуска седана ВАЗ-2105, первые пробные кузова сварены весной 1982-го, а приемочные испытания прошли в 1983-м.

Силуэт кузова с сильно наклоненной вперед задней стенкой остался таким же, как на ВАЗ-2102, ведь панель крыши, стойки и их усилители должны были сохраниться старые, освоенные в действующем производстве. Внешнюю форму задка ВАЗ-2104, перекликавшуюся со стилем новых седанов, разрабатывали под руководством художника-конструктора Г. Кряжева. Новый универсал отличался от ВАЗ-2102 наличием стеклоочистителя с омывателем и обогрева заднего стекла — поступало много жалоб на то, что у «Жигулей» второй модели заднее стекло запотевают и сильно загрязняется. За спинкой заднего сиденья нового универсала «Жигули», в отличие от предшественника, устанавливалась



Lada Riva Estate с минимальным внешним декором, но с оригинальной облицовкой радиатора английского производства

Новый универсал отличался от ВАЗ-2102 установкой стеклоочистителя с омывателем и обогрева заднего стекла

легкосъемная полка. Правда, у ВАЗ-2104, поступавшего на внутренний рынок, в первые годы производства очиститель заднего стекла отсутствовал, а на месте его выключателя на приборной панели ставилась заглушка. Вместе с новыми седанами «четвертая» модель «Жигулей» получила единый блок реле и предохранителей и печатные платы в задних фонарях. Оригинальные фонари внешне напоминали

световые приборы ВАЗ-2105, только установленные не горизонтально, а вертикально. Они были намного больше по размерам, чем у ВАЗ-2102, теперь уже с разделенными секциями стоп-сигнала и габаритного огня. Проем торцевой двери неизбежно проиграл в ширине, но не сильно.

Модели ВАЗ-2105, ВАЗ-2107 и ВАЗ-2104 в 80-е годы считались основной экспортной продукцией завода. С универсалами вышла

такая история. В 1986 году внутри страны было продано только 10 434 экз. ВАЗ-2104 из 50 157 экз., переданных в сбыт. Еще существеннее диспропорция проявилась на следующий, 1987 год — в СССР осталось только 7284 экз. из 50 895 изготовленных автомобилей. Так ВАЗ-2104 на некоторое время оказался настоящей экспортной моделью, хорошо продававшейся даже в развитых странах Европы. А модификации с правым рулем нашли покупателя в Великобритании.

Русские уже здесь...

Внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» давно наладило партнерские отношения с английской компанией *Satra motors*.

В 60-е годы на Британских островах продавались модификации «Москвича-408» и универсала «Волга» ГАЗ-22 с правым рулем, они удостоивались высокой оценки английских автомобильных изданий. На исходе 1970 года на автосалоне в Лондоне были представлены новинки — «Москвич-412», ГАЗ-24 и ЗАЗ-966. В прессе появились заголовки: «Русские приближаются», «Русские возвращаются», «Русские здесь, чтобы отхватить кусок британского рынка». Их с удовольствием цитировал советский журнал «Автоэкспорт информирует». Популярность наших автомобилей объяснить легко. Развитая автомобильная промышленность Англии нечасто



Место водителя в ВАЗ-2104 с правым расположением руля



Испытание на пассивную безопасность (краш-тест) ВАЗ-2105 с правым рулем на автополигоне НАМИ

до XXI века, но не на родине, а в Иране, в качестве «народного автомобиля» *Paykan*. Также в 1974 году в Англии продавались два автомобиля из Восточной Европы — *Wartburg* за 811 фунтов и *Skoda S110L* за 931 фунт. По данным европейской прессы, в 1974 году в Англии нашли покупателей 2025 автомобилей «Лада», а на следующий год эта цифра увеличилась более чем вдвое — до 5376 экз.

С июля 1976 года в Великобритании продавали ВАЗ-21032 (*Lada 1500 Saloon*). Но этот

радовала потребителей новизной конструкции легковушек средней ценовой категории. Многие британские компании продолжали выпуск моделей, сочетавших классическую компоновку, независимую переднюю и зависимую заднюю подвеску с цельной балкой моста. На английском спортивном автомобиле начала 70-х годов еще можно было встретить рычажные амортизаторы, давно снятые с производства в СССР. Наконец, десятилетиями в Англии выпускались машины с устаревшей внешней формой кузова, порой более архаичной, чем у советских автомобилей. На таком фоне «Москвич» и «Волга» совсем не выглядели устаревшими моделями, а «Ладу» ждало большое будущее.

Продажи автомобилей *Lada* стартовали в Великобритании в мае 1974 года. С момента появления автомобиля «Жигули» прошло немногим более трех с половиной лет. На английском рынке предлагались седан ВАЗ-21012 (*Lada 1200 Saloon*) и универсал ВАЗ-21022 (*Lada 1200 Estate*) — оба, конечно же, с правым рулем. Минимальная цена «Лады» составляла 979 фунтов стерлингов. Прямой аналог *FIAT-124* тогда по-прежнему выпускали в Турине, но стоил он в Англии заметно дороже — 1275 фунтов. Для сравнения приведем цены на некоторые сопоставимые модели. Помимо «Лады», дилерская компания *Satra motors* предлагала «Москвич-412П» (*Moskvich 1500*) за 785 фунтов. Наиболее близкий к «Жигулям» и «Москвичу» по размерности и времени появления английский автомобиль *Hillman Hunter* стоил немного дороже, чем *FIAT-124*, — 1292 фунта. *Hillman Hunter* также отличался классической заднеприводной компоновкой, а его семейство состояло из седана и универсала. Стоит добавить, что этот английский автомобиль, как и «Жигули», дожил в производстве



Салон ВАЗ-2105 с правым рулем после испытания на пассивную безопасность



Lada Riva 1500 GLS (BA3-21076) в Великобритании

Сравнительный тест машин Lada 1500 и FIAT-125, проведенный английским журналом «What car?», показал, что советский седан по всем параметрам предпочтительнее, чем польская копия итальянской машины, а разница в цене вполне оправдана.

автомобиль стоил уже 1676 фунтов, оказавшись конкурентом более современной, но тоже заднеприводной английской модели *Hillman Avenger* (1691 фунт), и превосходя по цене польский *FIAT-125* (1445 фунтов). Сравнительный тест машин *Lada 1500* и *FIAT-125*, проведенный английским журналом «What car?», показал, что советский седан с более современным двигателем,

пружинной задней подвеской, более качественной отделкой салона и тахометром на приборной панели по всем параметрам предпочтительнее, чем польская копия итальянской машины, а разница в цене полностью оправдывает себя. С октября 1977 года в Англию начали поставлять BA3-21014, он же *Lada 1300 ES Saloon* (BA3-21011 с правым рулем), и BA3-21026

под маркой *Lada 1500 ES Estate* (универсал с 1,5-литровым двигателем BA3-2103, праворульный аналог BA3-21023). В 1980 году в Англии появилась еще одна модификация универсала *Lada 1500 DL Estate*, то есть BA3-21026 с панелью приборов от BA3-21032. Наконец, в сентябре 1978 года *Satra motors* вывела на рынок новый седан BA3-21062 (*Lada 1600 Saloon*) и его «канадский» вариант BA3-21062-037 с бамперами типа «Нивы» (*Lada 1600 ES Saloon*). Что касается завоевавшей мировую славу внедорожной модели *Lada Niva*, то с ноября 1978-го по февраль 1983 года ее продавали на Британских островах вообще с левым рулем, и только с февраля 1983 года в праворульном варианте BA3-21212. К рубежу 70–80-х годов в Великобритании реализовывали, по некоторым оценкам, примерно по 10 тыс. «Лад» в год, что считалось отличным показателем.

Серьезный автомобиль за несерьезные деньги

Новый этап экспансии советских автомобилей на британский рынок начался в 80-х годах с появлением трех новых моделей «Жигулей»: BA3-2105, BA3-2104 и BA3-2107. Этим машинам, чтобы потребитель легко отличал их от предшественников, в Англии присвоили наименование *Lada Riva*. На итальянском и испанском языках слово

Продолжение на стр. 10



Lada Riva Estate в Великобритании. Оригинальные облицовка, зеркала, молдинги, колпаки



LADA RIVA 1500 ESTATE



W.E. HARRISON

Sheffield
Methods
Institute

АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР
И СОЮСТРАН



«рива» означает «берег», а в английском такого слова нет. Скорее всего, его выбрали из-за схожего звучания со словом «нива». Продажи ВАЗ-2105, точнее *Lada Riva 1300 Saloon* с базовым «ременным» двигателем, начались на Британских островах в мае 1983 года. Как и в случае с ВАЗ-2101, прошло примерно три года после дебюта модели в СССР. В апреле 1984 года в Англии появилась 1,2-литровая *Lada Riva 1200 Saloon* (аналог ВАЗ-21051), и тогда же — ВАЗ-21076 под маркой *Lada Riva 1500 GLS*. Наконец, в октябре 1985 года очередь дошла до *Lada Riva 1300 Estate* и *Lada Riva 1500 Estate*, то есть до ВАЗ-21046 (правый руль, двигатель 1,3 л с ремнем ГРМ) и ВАЗ-21047 (правый руль, двигатель «2103», 1,5 л). Последними из семейства классических «Жигулей» в Великобританию в мае 1986 года пришли ВАЗ-21077 (1,3) и ВАЗ-21078 (1,6), то есть *Lada Riva 1300 SL* и *Lada Riva 1600 SLX*. Спрос на новые модели более чем вдвое превысил спрос на «Лады» 70-х годов. В середине 80-х годов в Великобритании удавалось продать до 25–30 тыс. автомобилей ВАЗ ежегодно. Отчасти популярность «Лады» в Англии объясняется тем, что в 80-х годах после экономического кризиса и реформ резко

поднялся спрос на недорогие автомобили. ВАЗ предлагал британцам полноразмерный автомобиль по цене микролитражки. В рекламных объявлениях советскую машину называли «серьезным автомобилем за несерьезные деньги». К недостаткам «Лады» относили большие усилия, которые надо

прилагать к рулю и педалям, но за это же «Жигули» часто критиковали в Советском Союзе и, особенно, в постсоветской России. Зато англичане оценивали основательность, с которой сделаны советские машины и неплохую (по меркам 80-х годов) оснащенность. Особой популярностью пользовались



Lada Riva Estate в Великобритании (вид сзади)



Рекламная съемка автомобиля Lada Riva Estate

«Лады» на севере страны и в центральных графствах, а также в Шотландии. Пик продаж автомобилей Lada в Великобритании пришелся на 1988 год, уже в разгар перестройки в СССР. По некоторым данным, в том году на британских островах число покупателей машин с волжской ладьей составляло 33 тыс. К тому времени прекратились продажи всех моделей Lada 70-х го-

дов, и в Англии остались только Riva, Niva и новая Samara.

Здесь вам не Россия!

Только небольшая часть автомобилей Lada продавалась в Британии со стандартной внешней отделкой. Популярностью пользовались машины, доработанные местными партнерами «Автоэкспорта» и получавшие

дополнительные литеры в торговой марке: E, L, GL, ES. Например, в городе Бирлингтон действовал небольшой завод, занимавшийся доработкой «Лад». Так, на моделях конца 70-х годов (праворульных модификациях ВАЗ-2101, ВАЗ-2102, ВАЗ-2103 и ВАЗ-21011) хромированную облицовку заменяли полностью окрашенной в черный цвет. Крышу часто обтягивали виниловой пленкой, причем не только черного цвета, но всегда контрастировавшей с основным цветом кузова. На машины семейства Riva устанавливали оригинальные пластиковые облицовки, окрашенные в цвет кузова, увеличенные боковые зеркала, спойлеры, противотуманные фары. Колесные диски покрывали пластиковыми колпаками, но часто заменяли входившими в моду литыми дисками. На боковины наклеивали полосы нескольких цветов, выполненные из декоративной пленки. Специально для модификаций ВАЗ-2104 разработали поручни (так называемые рейлинги), закреплявшиеся по бокам крыши. Они служили и для крепления груза, и как декоративный элемент. Причем в 80-х годах у них была непростая форма и покрытие, имитирующее хром. Также салон получал улучшенную обивку из не применявшихся в СССР мате-



Универсал Lada Riva Estate. Его английский владелец занимается ремонтом компьютеров, установкой сигнализаций и электротехническими работами

риалов. Подобными доработками советских автомобилей, не влиявшими на эксплуатационные качества, но эффектным внешне, занимались дилеры «Автоэкспорта» во всей Западной Европе. Стоит отметить, что на английский рынок из СССР поступали автомобили с оригинальными спидометрами, оцифрованными не в километрах, а в милях.

Продажи автомобилей *Lada Riva* в Великобритании начали падать в 1991–1992 годах, с рынка уходила одна модификация за другой. Дольше всех продержался универсал *Lada Riva 1500 Estate* (BA3-21047 с правым рулем и двигателем 1,5). Это неудивительно, ведь грузопассажирские модификации нередко дольше пользуются спросом, чем

седаны. Продажи новых автомобилей этой модификации на Британских островах прекратились осенью 1996 года. В это время в Тольятти уже осваивали новое семейство BA3-2110, но модификации этого автомобиля с правым рулем (BA3-211026, BA3-211036) так и не стали массовой продукцией. В 1997 году автомобили *Lada* ушли с британского рынка.

Технические характеристики *LADA Riva 1500 Estate*

Число мест	5
Максимальная скорость	135 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	7,5 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	15 сек
Электрооборудование	12V
Размер шин	175/70R13 или 165/80R13
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,6
габаритный	5,9
Масса, кг	
снаряженная	1020
полная	1475
на переднюю ось	641
на заднюю ось	834
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 16,4	
Передняя подвеска	
независимая, на поперечных рычагах с цилиндрическими пружинами, с гидравлическими телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	
зависимая, пружинная, с реактивными штангами и гидравлическими телескопическими амортизаторами	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом	

Тормоза

рабочие — передние дисковые, задние барабанные, привод гидравлический с вакуумным усилителем

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая или пятиступенчатая с синхронизаторами на всех передачах

Передаточные числа

I — 3,81; II — 2,42; III — 1,45; IV — 1,00; V — 0,82

Главная передача

коническая, гипоидная, передаточное число — 4,3 или 4,1

Двигатель

BA3-2103, бензиновый, с распределенным впрыском топлива, рядный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	80
Рабочий объем, см ³	1451
Степень сжатия	8,5
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Максимальная мощность

77 л.с. при 5200 об/мин

Максимальный крутящий момент

128 Нм при 3600 об/мин

Резэкспорт советских автомобилей

В годы перестройки автолюбителей, годами ожидавших очереди на покупку новых «Жигулей», возмущал массовый экспорт отечественных легковых машин. Они считали деятельность «Автоэкспорта» противоречащей интересам граждан СССР: «За границу продают то, что не достается нам». Однако вскоре начался стихийный процесс резэкспорта советских автомобилей.

В конце 80-х годов в Советском Союзе началась либерализация внешнеторговой деятельности. Организации и даже граждане, имевшие законные доходы в иностранной валюте, получили возможность самостоятельно ввозить из-за рубежа автомобили и потом продавать их внутри страны. Именно тогда начался массовый ввоз иномарок из Европы и Японии. На насыщенном рынке развитых капиталистических стран поддержанные машины в хорошем состоянии несложно было купить за бесценок, а пошлины на ввоз автомобилей в СССР и потом в Российскую Федерацию до начала 1993 года были не очень высокими. Но иномарка в Советском Союзе по-прежнему считалась предметом роскоши. Даже откровенно старые автомобили зарубежных производителей стоили на рынке поддержанного транспорта дороже новых отечественных машин. Кроме того, у их покупателей поначалу возникали проблемы с ремонтом, обслуживанием, запасными частями, поиском качественных «фирменных» расходных материалов. В печати появлялись удивительные статьи — например о том, как переточить тормозные колодки «Жигулей», чтобы установить их на Audi или Toyota, или к каким иномаркам подходят



Экспортная Lada 2105 с «дилерским тюнингом» и существенными отличиями от автомобилей, продававшихся в СССР

колесные диски от советских автомобилей. Специалистам приходилось объяснять населению, что заливать масло для гидропередачи ЛиАЗ-677 в автоматические коробки европейских или японских легковушек недопустимо. Поэтому на рубеже 80–90-х годов наблюдался большой спрос на резэкспортные автомо-

били советских марок. Сотни тысяч машин, проданных «Автоэкспортом» за рубеж в 70–80-е годы, возвращались на родину, чтобы обрести «вторую жизнь». Отчасти этому способствовали политические события того времени. Например, вывод воинских частей, дислоцированных в социалистических странах Восточной Европы, привел к тому, что семьи военнослужащих в массовом порядке повезли в Советский Союз «Лады», «Волги» и «Москвичи», когда-то широко продававшиеся в ГДР, Чехословакии, Венгрии, Польше. Многие везли машины для личного пользования, а многие — с целью продажи. В то же время начался активный ввоз советских автомобилей из капиталистических стран, где на вторичном рынке Lada или Volga стоили, как правило, очень дешево. Играло роль и то, что наши машины в Европе эксплуатировались в тепличных, по меркам Советского Союза, условиях. Они ездили по отличным дорогам с твердым покрытием, снабжались качественными горюче-смазочными материалами, регулярно обслуживались в фирменных технических центрах. Качество предоставлявшихся там



Рекламная съемка автомобиля Lada Riva L

услуг не шло ни в какое сравнение с работой автосервиса в СССР. Прибавьте сюда более мягкий европейский климат. Поэтому, к примеру, «Лада», привезенная из Западной Европы, часто выглядела «как новая» по сравнению с «Жигулями» той же модели, того же года выпуска и с тем же пробегом, послужившими рядовому советскому автолюбителю. Ресурс агрегатов реэкспортного автомобиля оказывался намного больше, чем у работавшего в СССР.

Иногда в качестве реэкспортных попадались модификации отечественных машин, вообще не представленных на советском рынке. Если «канадский» вариант ВАЗ-21061-037 по своим эксплуатационным качествам мало отличался от обычных «Жигулей», то, к примеру, ГАЗ-24-76 и ГАЗ-24-77 с бельгийскими дизелями *Peugeot Indenor* представляли собой настоящее эксклюзивное предложение, ведь дизельных легковых автомобилей в СССР не было. Впрочем, нередко покупателя привлекали не эксплуатационные качества автомобиля, а «приятные мелочи», привезенные вместе с машиной из-за границы. На реэкспортных «Ладах» встречались «фирменные» магнитолы со стереофоническими колонками, сиденья



Lada Riva (модификация ВАЗ-2105) с «дилерскими» облицовкой, колпаками, зеркалами

ных машин считался полупрозрачный люк в крыше с поднимающимся задним краем (установить полноценный сдвижной люк, как в иномарке 80-х годов, было сложно из-за конструкции крыши «Жигулей»). Но даже самые простые улучшения внешнего декора — молдинги, спойлеры, пластиковые колесные колпаки, цветные наклейки, «нестандартные» облицовки и фирменные

пользовались нечестные продавцы подержанного транспорта. Добыв за рубежом комплект предметов так называемого «дилерского тюнинга», они устанавливали и наклеивали все указанное на обычные «Жигули», «Ниву» или «Самару», чтобы выдать машину, никогда не пересекавшую границу СССР, за реэкспортную и продать ее как можно дороже.

Наши машины в Европе эксплуатировались в тепличных, по меркам Советского Союза, условиях

с улучшенной обивкой, «спортивные» рули с кожаным или деревянным ободом, щеточные очистители стекол фар, литые диски колес, противотуманные фары. Необычным дополнительным оборудованием реэкспорт-

надписи, виниловая обивка крыши, окрашенные в цвет кузова бамперы — в начале 90-х годов смотрелись нарядно и повышали цену автомобиля на рынке СССР, а потом и постсоветских республик. Иногда этим

Особый случай — модификации советских автомобилей с правым рулем. Такие машины тоже ввозили в страну в большом количестве. Сам по себе правый руль не казался чем-то исключительным. Правил, ограничивающих эксплуатацию праворульных автомобилей, не было ни в СССР, ни в постсоветской России, ни в странах ближнего зарубежья. Из Японии массово ввозили легковые машины, грузовики, микроавтобусы с правым рулем, а в дальневосточных регионах они вскоре составили основу автопарка, почти вытеснив отечественную технику. В европейской части России японские машины с правым рулем какое-то время ценились за выгодное соотношение цены и качества. Но одно дело автомобили *Toyota*, *Nissan* или *Mitsubishi*, а другое — праворульные «Лады». Японские машины были набором технических новинок, подкупали качеством изготовления, надежностью, комфортом, большим ресурсом, хорошими ездовыми характеристиками. За это им прощали «непривычное»



Рекламная съемка автомобиля Lada Riva (модификация ВАЗ-2107)



Экспортный автомобиль Lada в Европе

расположение руля. Обычные «Жигули», только с правым рулем, казались техническим курьезом, и неудобства, связанные с их эксплуатацией, многие потребители считали недопустимыми.

В те годы шли дискуссии, следует ли в «гаражных» условиях переделывать праворульные автомобили, перенося руль на привычную левую сторону. С японскими автомобилями этот вопрос чаще всего решался отрицательно. Было сложно искать предназначенные для данной модели

«европейские» панель приборов и другие узлы, непростая конструкция автомобиля удорожала переделку, у некоторых моделей вообще не было аналога с левым рулем. Поэтому японские автомобили в большинстве случаев оставляли «как есть». С «Ладами» все казалось просто. Купить обычную приборную панель, рулевой редуктор и маятниковый рычаг под левый руль не составляло труда в любом магазине запчастей, стоило это все недорого. Изменить прокладку гидравлических приводов сцепления и тормо-

зов, электрическую проводку автомобилей ВАЗ считалось решаемой проблемой, ведь устройство «Жигулей», «Нивы» и «Самары» многие водители и автомеханики знали досконально.

Так на рынке проявились «перешитые» из «правого руля» автомобили, прежде всего семейств ВАЗ-2105, ВАЗ-2107 и ВАЗ 2104, а также ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109. Опознать их было легко, так как часто при переделке оставался нетронутым механизм стеклоочистителей (на этом обычно экономили), и щетки на ветровом стекле были направлены в левую сторону. Даже если стеклоочиститель все-таки меняли, на кузове оставались следы. Немало отличий находилось под капотом. Ну а главное, заводская маркировка, табличка и запись в регистрационных документах выдавали происхождение машины. Обычно переделанные из «правого руля» машины ВАЗ стоили дешевле обычных, поэтому спрос существовал и на них. Со временем уцелевшие «Лады» с правым рулем стали в России редкостью, а в XXI веке ими заинтересовались любители ретро-автомобилей. Резкспорт советских автомобилей любых модификаций прекратился, когда в конце 90-х годов на отечественные машины, ввозимые из-за рубежа, ввели такие же пошлины, как и на поддержанные иномарки.



Модификация ВАЗ-2105 с правым рулем на дорогах Мальты

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный
ФОРСАЖ™
Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

35%



© 2019 Universal City Studios LLC.
All Rights Reserved.

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ
ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ
ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ
РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ
ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ
ПРОСТАЯ СБОРКА
МАСШТАБ 1:8



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА DODGE.DEAGOSTINI.RU

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

«МОСКВИЧ-408»

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску



DeAGOSTINI

16+