

ОБРАЩЕНИЕ К КЛАССИКЕ

Максим Сачков

Все ныне выпускаемые заднеприводные модели ВАЗ

ВАЗ-2104



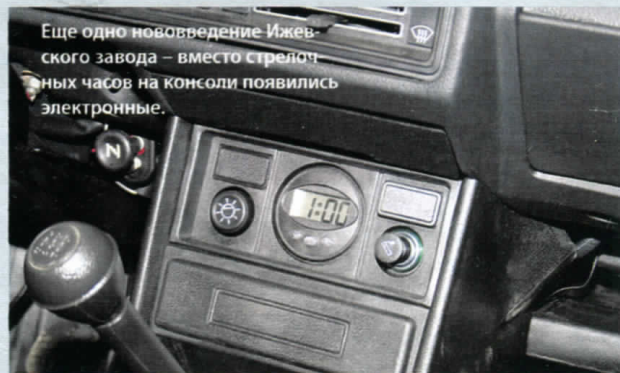
ните антикор хотя бы подкрылками. Иначе через несколько зим колесные ниши съест ржа. Кстати, еще одно большое место «четверок» – пятая дверь. Не живет долго и ее замок – открытая для соли и грязи личинка быстро теряет подвижность. Слабо помогают даже новомодные дорогие смазки, поэтому бывалые мастера защитные приспособления вроде накладок из старой камеры.

Когда готовился материал, в продаже были только ВАЗ-21043 с карбюраторными двигателями объемом 1,5 л. Очевидно, скоро появятся и «четверки» с впрысковыми моторами.

«Жигули» с кузовом универсал – самая дорогая «классика». Цены начинаются от 140 тыс. рублей (\$4900). Правда, когда готовился номер, ВАЗ планировал поднять планку. Зато «четверка» стала самым доступным универсалом после того, как Ижевский завод прекратил выпускать «Фабулу».

Покинув тольяттинский конвейер, ВАЗ-21043 немного изме-

нился. «Пятерочные» бамперы и панель приборов заменили на детали от ВАЗ-2107, установили сиденья а-ля ИЖ-2126. Они не исправили неудобную «жигулевскую» посадку, но регулировать наклон спинки вращающейся ручкой стало проще и логичнее. Скрытые полости отныне обрабатывают «Ваксойлом», который, вероятно, продлит жизнь кузова – если вы допол-



Полуторалитровый карбюраторный двигатель ВАЗ-2103 неприхотлив к топливу, но его репутацию портят контактная система зажигания, требующая частых регулировок, и экономайзер принудительного холостого хода, отказывающий даже на свежих машинах.



Заднее сиденье складывается, увеличивая грузовой отсек почти втрое. От крышки багажника до вертикально расположенной спинки примерно полтора метра. Практичный настил не боится грязной поклажи – от влажной тряпки он станет как новый.

Материалы об отечественных автомобилях появляются из номера в номер. Тем не менее в редакцию постоянно обращаются читатели – давайте еще! Объяснение простое – к старым моделям приглядываются новые покупатели. Причем

интересуются «жигулями», «волгами» и прочим точно уж не из праздного любопытства – ведь за ними самый большой сектор рынка. Рубрика «Семейство», которую мы открываем в этом году, напечатает потенциальным покупателям обо

всех российских моделях. Не только исконно наших, но и тех, что выпускают новые предприятия – всеволожский «Форд», «Автофрамос», ТагАЗ. Разыграем «классический дебют» – начнем с заднеприводных моделей ВАЗа.

ВАЗ-2105

Из двух заднеприводных моделей, уцелевших на конвейере Волжского автозавода, «пятерка» более доступная. ВАЗ-21053 с карбюраторным двигателем 1,5 л (индекс 2103) стоит от 125 тыс. рублей (\$4350). Впрысковый мотор такого же объема (2104) поднимет цену на 10–12 тыс. рублей. Но, коли средства позволяют, разницу стоит оплатить. Неприятными детскими недугами отечественные системы управления уже переболели, и сегодня можно утверждать, что впрыск надежнее

временем патроны печатных плат разбиваются, а дорожки съедает коррозия, отчего фанари выдают праздничную, но беспорядочную иллюминацию

всеми лампочками. Кроме того, пропадают электрические контакты в монтажном блоке – постепенно ослабевают зажимы для цилиндрических предохра-

нителей. От этой напасти избавлены те машины, на которых установлены «черные ящики» нового образца с ножевыми предохранителями.



Многие не знают, что спинки передних сидений в ВАЗ-2105 имеют дополнительную плавную регулировку. Сначала выставляем рычаг (слева под креслом) в подходящее положение, затем, покрутив его, устраиваемся поудобнее.

карбюратора. А еще – удобнее в эксплуатации: сразу после пуска двигатель послушно реагирует на педаль газа, не дергается, не глохнет, охотнее подхватывает с низких оборотов. Портит дело низко подвешенный глушитель, который отделяют от земли всего 90 мм.

Слабое место всей «классики» – задняя светотехника. Со



Впрысковый мотор требует намного меньше внимания, чем карбюраторный. Минимум регулировок, стабильные показатели, экономит время на обслуживании.



Панель «пятерки» скупа на информацию – нет тахометра, плохо читаются шкалы температуры, расхода топлива. В остальном, несмотря на простоту, все под рукой. Разве что клавишу вентилятора печки стоило перенести поближе к регуляторам температуры и направления потоков.

ВАЗ-2106



чем для остальных «жигулей» – к счастью, незначительного.

У нацелившихся купить «шестерку» выбор модификаций небогат. К дилерам приходят машины с 1,6-литровым карбюраторным двигателем, который стыкуют с четырех- или пятиступенчатой коробкой передач. Дешевый вариант обойдется в 120 тыс. рублей (\$4150), а дополнительная высшая передача поднимет цену в среднем на 5 тысяч.



Владелец ижевских «Жигулей», чтобы подстроить спинку, потянется под сиденье... и не найдет там привычной ручки. «Крутилка» теперь у замка ремня безопасности.

В этом году «шестерка» празднует 30-летний юбилей. Возраст накладывает отпечаток – некоторые детали выглядят архаично даже на фоне моделей-родственников. Маленькие и тусклые фары, которые даже дальним светом почти не ослепляют встречных. Единствен-

ное наружное зеркало с водительской стороны – при нынешнем интенсивном движении, особенно в мегаполисах, голова может открутиться. Логично завершает картину четырехступенчатая коробка передач – такими комплектуют часть ВАЗ-2106.

Как и ВАЗ-21043, «шестерка» получила от нового производителя – Ижевского завода иные передние сиденья и антикор в скрытые полости. Бамперы у этой модели оригинальные, как, впрочем, и большинство кузовных деталей. Почти все «железо» для ВАЗ-2106 дороже,



Архаичная панель ВАЗ-2106 со множеством одиночных приборов – помимо спидометра и тахометра, датчики уровня топлива, температуры двигателя, давления масла и часы – и примитивным, но вполне эффективным отопителем.



В ижевских «жигулях» – «шестерках» и «четверках», чтобы закрыть дверь, надо ею как следует хлопнуть. На рынке господствует мнение, что кузова ижевских «жигулей» сварены хуже тольяттинских.

Несмотря на постоянный рост цен на отечественные машины, «Жигули» остаются самыми дешевыми семейными автомобилями. Четыре модели поделили

сразу несколько предприятий. С тольяттинского конвейера сходят ВАЗ-21053, 2107 и их модификации, в Ижевске собирают «четверки» и «шестерки». Часть «се-

мерок» делают на сызранской «РосЛаде». Основа у всех «жигулей» по сути одна, а потому и характеры, повадки, поведение – как у братьев-близнецов. Из важ-

BA3-2107

Еще лет десять назад разница в цене между «пятеркой» и «семеркой» была солидной – ныне ситуация изменилась. За бюджетный вариант BA3-21074 с карбюраторным мотором 1,6 л просят около 135 тыс. рублей (\$4700). На 5–7 тыс. больше оценивают машины с буквой i. Встречаются и сызранские BA3-2107, выпущенные предприятием «РосЛада». Отличить их можно по идентификационно-

му номеру VIN: у автомобилей, собранных на ВАЗе, он начинается с ХТА, у «РосЛады» – Х7D. Такие машины с карбюраторными 1,5-литровыми двигателями и четырехступенчатыми

коробками в среднем на 10 тыс. рублей дешевле.

Основные неисправности – те же, что и у «пятерки». Впрочем, и отличается эта модель разве что некоторыми кузов-

ными панелями и элементами интерьера. Кстати, «железо» чуть дороже «пятерочного», в остальном – те же «Жигули» со своими достоинствами и недостатками.



Сиденья с интегрированным подголовником многим кажутся удобнее, чем в BA3-2105, другим уютнее на «пятерочных» или «шестерочных». К услугам задних пассажиров – диван с откидным подлокотником.



Панель приборов BA3-2107 – самая шикарная из «жигулевских». Обивки дверей у всех моделей одинаковые – «мягкие». На развитой центральной консоли – управление печкой, стрелочные часы, сигнальные лампочки, клавиши, прикуриватель и гнездо для магнитолы.



Багажник BA3-2107, как и у других «жигулей», вместительный, правда, перекинуть тяжелую и крупногабаритную поклажу через высокий бортик непросто. А длинномерам место только на крыше – спинка заднего сиденья не складывается.

ных достоинств назовем недефицитные запчасти, досконально изученную ремонтниками конструкцию (это касается и впрысковых модификаций), относи-

тельно невысокую цену. В недостатки запишем архаичные внешность и устройство, неудобную посадку, «тяжелый» руль без усилителя, посредственную

сборку и низкое качество запчастей. Модели, по большому счету, отличаются только внешними кузовными панелями и деталями интерьера.

С «ЖИГУЛЯМИ» ПО ЖИЗНИ

Заводская гарантия для тольяттинских и ижевских машин одинаковая – 35 тыс. км или 2 года, в зависимости от того, что наступит раньше. Продадут и обслу-

живают их обычно тоже под одной крышей. В среднем по Москве нормочас слесарных работ стоит 500 рублей, кузовных – 550. Учитывайте, что в других городах и областях встречаются цены и

вдвое ниже. ТО-1 (2 тыс. км) с расходными материалами в столице обойдется в среднем 5000 рублей; ТО-2 (10 тыс. км) – 4500, ТО-3 (20 тыс. км) – 5500, ТО-4 (30 тыс. км) – 4800. □

ДАННЫЕ
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные

	BA3-21043	BA3-21053i	BA3-2106	BA3-21074i
Размеры, мм:				
длина/ширина/высота	4115/1620/1446	4130/1620/1446	4180/1620/1446	4145/1620/1446
Радиус поворота, м	5,9	5,9	5,9	5,9
Масса снаряженная/полная, кг	1000/1400	1020/1420	1000/1400	1020/1420
Время разгона 0–100 км/ч, с	17	17	16	16
Максимальная скорость, км/ч	143	150	152	150
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/45	АИ-92/39	АИ-92/39	АИ-92/39
Расход топлива, л/100 км:				
при скорости 90/120 км/ч/город	7,0/9,9/9,8	8,5*	7,4/10,1/10,3	8,5*

Двигатель

Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	P4/8	P4/8	P4/8	P4/8
Рабочий объем, см ³	1452	1452	1564	1564
Степень сжатия	8,5	8,5	8,5	8,5
Мощность, кВт/л.с.	52,5/71 при 5600 об/мин	54,5/71 при 5000 об/мин	54,5/74 при 5000 об/мин	53/72 при 5400 об/мин
Крутящий момент, Н·м	104 при 3400 об/мин	н. д.	120 при 3000 об/мин	н. д.

Трансмиссия

Тип	заднеприводная	заднеприводная	заднеприводная	заднеприводная
Коробка передач	M5	M5	M4 или M5	M5
Размер шин	175/70R13	175/70R13	175/70R13	175/70R13

*В смешанном цикле.

ОТ КОРНЕЙ ДО САМЫХ СОВРЕМЕННЫХ

История «Жигулей» началась в 1966 году, когда на свет появился предшественник заднеприводных моделей Волжского автозавода – ФИАТ-124. Спустя четыре года с конвейера в Тольятти сошел первый автомобиль – BA3-2101 (на фото). Чтобы адаптировать «итальянца» к нашим условиям, в конструкцию внесли около 800 изменений. Важнейшие: двигатель получил верхний распредвал, дисковые задние тормоза стали барабанными, увели-

чился дорожный просвет. В 1972 году появился универсал BA3-2102, а чуть позже «копейка» превратилась в BA3-21011 с двигателем 1,3 л, без «клыков» на бамперах, иной решеткой радиатора, новыми сиденьями и органами управления. В том же 1972-м «в товар» вышел BA3-2103 с четырьмя фарами, 1,5-литровым мотором и новой панелью приборов с тахометром. После небольшой модернизации «трешка» превратилась в известный ныне всем BA3-2106.

Второе поколение «жигулей» стартовало в 1979-м моделью BA3-2105. Почти все кузовные панели изменили, разработали 1300-кубовый двигатель с ременным приводом распредвала, оригинальные панели приборов и новые сиденья. Модельный ряд включил также универсал BA3-2104 и седан «люкс» BA3-2107. На экспорт шли, в частности, автомобили с двигателями объемом 1,7 л и моноприводом, а для спецслужб разработали модель BA3-21079 с мощным роторно-поршневым двигателем. На небольшие партии «четверок» устанавливали 1,5-литровые атмосферные дизели.

СТОИМОСТЬ РАБОТ В МОСКВЕ
БЕЗ РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Работа	Стоимость, руб.
Замена масла и фильтра	300
Замена сцепления	2100
Регулировка клапанов	650
Диагностика двигателя	320
Сход-развал	700
Замена шаровой опоры	380

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ
НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ, РУБ.

	BA3-2104, 2105, 2107	BA3-2106
Стекло ветровое	950	
Фара	950	300
Крыло переднее	450	600
Дверь передняя	1600	1900
Крышка багажника	1100	1500
Бампер передний в сборе	1100	1000
Фильтр масляный	80	
Амортизатор	300	
Колодки передние (компл.)	180	
Фильтр воздушный	40/120*	
Фильтр топливный	10/100*	
Генератор в сборе	1300	
Стартер	1500	
Шаровая опора (нижняя/верхняя)	150/150	
Глушитель	950	
Тормозной суппорт в сборе	800	
Тормозной диск	400	
Задний тормозной цилиндр	170	

*Для «жигулей» с карбюраторными/впрысковыми двигателями.