

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.,  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 10,00 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 213

СССР  
И СОЦСТРАН



## ВАЗ-21213 «НИВА»

БОЙЦОВСКИЙ ХАРАКТЕР  
В РАСЧЕТЕ НА ЭКСПОРТ  
ДАЧА НА КОЛЕСАХ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №213, 2017

#### 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: 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: Е. В. Миронович

#### 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](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону

горячей линии в Москве:

**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

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»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,

ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 599 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

10,00 бел. руб., 1690 тенге

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: 25 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная  
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст — Николай Алеев,

Максим Шелепенков

Редакция благодарит за помощь  
в подготовке выпуска

В. А. Котлярова, Ю. А. Акимова,

В. А. Гусевского, С. И. Доброва,

В. И. Доманского, М. И. Ледяева,

Ю. М. Овчинникова, Е. И. Рыжих



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». Коллекция 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,  
Алексей Радованов, Игорь Старостин

Дата выхода в России 19.07.2017

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**





Модернизация «Нивы» задумывалась как своеобразная «работа над ошибками», но прошло много времени, прежде чем доработанные автомобили встали на конвейер.

## Устранить недостатки

В 1977 году на Волжском автомобильном заводе была запущена в производство принципиально новая модель легкового автомобиля ВАЗ-2121 повышенной проходимости с колесной формулой 4×4. Трансмиссия автомобиля с постоянным полным приводом выглядела новаторски на фоне остальных отечественных внедорожников, у которых дополнительный ведущий мост, как правило, был подключаемым. За счет достаточно внушительного дорожного просвета (220 мм), небольших свесов кузова (угол въезда 40°, съезда 32°) и сравнительно короткой 2,2-метровой колесной базы неплохими оказались и геометрические параметры проходимости ВАЗ-2121. «Нива» сразу продемонстрировала бойцовский характер на бездорожье и была хорошо принята потребителями, особенно за границей, где у нее практически не оказалось конкурентов.

Но через некоторое время от владельцев автомобиля посыпались нарекания: большой расход топлива, повышенная вибрация, шум в салоне, недостаточная надежность не-

которых узлов и деталей. В первую очередь это касалось крестовин карданных валов (серийные от ВАЗ-2101), уплотнения подшипников ступиц передних колес, промежуточного вала, системы выпуска выхлопных газов. Возникли претензии и к трехдверному несущему кузову автомобиля, на котором в условиях реальной эксплуатации начинали появляться трещины в районе передних лонжеронов, местах крепления раздаточной коробки и т.д.

В 1980–1981 годах проводились работы по устранению выявленных недостатков, которые в итоге привели к появлению модели ВАЗ-21213.

На начальном этапе процесс шел довольно медленно, а вскоре и вовсе был приостановлен. На предприятии ходила такая байка: технический директор автозавода Марат Нугуманович Фаршатов как-то зашел в дизайн-центр, увидел, как дизайнеры работают над изменением внешнего облика «Нивы», и сказал, что не стоит этим заниматься, так как, по его мнению, внешность «Нивы» в таких изменениях не нуждается.

Но жизнь диктовала свои условия. Поэтому в середине 80-х годов все-таки приняли решение об усовершенствовании внешнего облика автомобиля и улучшении его потребительских свойств. Договорились не менять боковины, а работать только с передком и задком. Ведущим дизайнером по модернизированному автомобилю ВАЗ-21213 назначили Валерия Павловича Семушкина (он же был автором первоначального дизайна автомобиля ВАЗ-2121). Руководителем всего проекта стал Валерий Иванович Доманский, а ведущим конструктором — Юрий Александрович Акимов.

Кстати, несколько странный индекс — ВАЗ-21213 — обновленная машина получила потому, что до этого на базе «Нивы» уже разработали две модификации: первая — это ВАЗ-21211, экспортная версия с 1,3-литровым мотором для стран с дорогим топливом и высокими налогами на объем двигателя (была готова вся документация, но в серию машина не пошла); вторая — ВАЗ-21212, экспортная версия с правым расположением рулевого управления для стран с левосторонним движением.



Легковой автомобиль повышенной проходимости ВАЗ-21213 «Нива»





Фрагмент пластилинового макета для выбора решения оформления передней части модернизированной «Нивы»

## Новое лицо

Для обновленного автомобиля вначале рассматривались фары головного света даже от ВАЗ-2105 или ВАЗ-2108. Но до создания образцов дело не дошло — все закончилось на стадии предложения, поскольку такое радикальное изменение передка могло очень серьезно и, главное, негативно сказаться на силовой схеме кузова. Поэтому круглые фары были оставлены на своих местах, а вот указатели поворотов из-под капота убрали — они расположились сбоку от фар. Одновременно серьезно изменили облицовку радиатора, а в передней панели появились дополнительные прорезы для охлаждения двигателя.

Задние фонари было предложено поставить от ВАЗ-2104. Но они никак не вписывались в облик автомобиля, и после проведения макетных работ от них пришлось отказаться и делать свои, оригинальные, хотя и очень похожие. С этими задними фонарями на испытаниях произошел интересный случай. При перегоне машин на Дмитровский автополигон НАМИ, где-то в Московской области, колонну остановил работник ГАИ. Увидев необычные задние фонари, он решил выяснить, что за самодеятельность, почему фонари на «Ниве» от «четверки»? Это было еще в советские времена, когда Госавтоинспекция за этим следила довольно строго.

Не менее запоминающаяся история произошла и с новой дверью задка машины, вернее с ручкой двери. Для уменьшения погрузочной высоты багажника дверь задка была опущена до самого бампера, а ее замок попадал в самую загрязняемую зону. Как установить, а главное — как защитить замок и ручку от грязи? Испытатели пред-

ложили вообще исключить внешнюю часть замка, чтобы дверь открывалась только изнутри. Конструкторы эту идею приняли в штыки, а «безопасники», напротив, поддержали, ведь открывающаяся изнутри дверь в случае ДТП служила запасным выходом. Долго думали, какой сделать форму ручки для открывания задней двери снаружи, чтобы и удобно было, и она меньше бы загрязнялась. Перебрали множество вариантов. И кто-то из дорожников предложил: что мудрить, давайте сделаем ручку,

как у самого обычного тазика. Ее легко найти, удобно взять, а что будет грязная — так в этом месте любая ручка будет в грязи или в снегу. С тех пор на ВАЗ-21213 стоит довольно простая по форме, зато удобная в обращении ручка задней двери. Валерием Павловичем Семушкиным были предложены новые бамперы, представляющие собой стальной профиль, несущий всю функциональную нагрузку и полностью закрытый снаружи декоративной черной пластиковой накладкой. Но на серийных автомобилях остались бамперы прежней конструкции.

Поучительна история появления на машине новой панели приборов. Дизайнеры сделали для ВАЗ-21213 очень импозантную, но громоздкую панель, в которой стереоколонки перегородивали чуть ли не треть дверного проема. При этом панель была предельно нефункциональна! Попытки объяснить это дизайнерам ни к чему не привели. Тогда сами испытатели в лице В. Котлярова и В. Карабанова у себя на участке из АБС-пластика изготовили собственную панель приборов, использовав комбинацию приборов от автомобиля ВАЗ-21083, поскольку там был тахометр. Вместо ненужного на ВАЗ-21213 блока диагностики в центре комбинации приборов появилась надпись LADA NIVA 4x4. Обновленную панель установили на автомобиль и показали на ближай-



Работа над оформлением задней части ВАЗ-21213. В центре — В. П. Семушкин



шем техническом совете. Эффект был — как от разорвавшейся бомбы, от испытателей такого просто никто не ожидал. И главный конструктор Георгий Константинович Мирзоев тут же дал команду стилистам и конструкторам внедрить новую панель. Специально для ВАЗ-21213 были изготовлены новые передние сиденья (за основу взяли сиденья от ВАЗ-2108). Они были красивыми и удобными, но, увы, ненадежными и недолговечными. Испытатели тогда намучились с ними, но так и не смогли убедить конструктора сидений и главного конструктора завода, что их необходимо доработать. С этими сиденьями машины пошли в производство. По заднему сиденью ВАЗ-21213 было несколько вариантов — от ВАЗ-2108 и ВАЗ-2121, с отдельной спинкой и подушкой, различными вариантами петель для складывания сиденья.

## Прибавка мощности

В агрегатной части ВАЗ-21213 также произошли серьезные изменения. Прежде всего, это касалось двигателя с увеличенным рабочим объемом (с 1580 до 1690 см<sup>3</sup>). Мотор оснащался бесконтактной системой зажигания на микроконтроллере и более эффективным карбюратором «Солекс», что позволило почти на 20% снизить расход топлива и сделать автомобиль более экономичным.

Как пишет испытатель Вадим Александрович Котляров в своей книге «Эх, дороги...», было две концепции улучшения показателей двигателя, но двигателисты никак не могли прийти к единому мнению, что для автомобиля важнее в данном случае — мощность или крутящий момент. Литраж увеличился, но как распорядиться этой прибавкой — мнения разделились. Одни настаивали лишь на увеличении мощности: при этом улучшались только шоссейные показатели автомобиля, то есть динамико-скоростные. Это был чисто легковой подход. Другие возражали, мотивируя это тем, что для внедорожника важнее все же тяга двигателя, то есть крутящий момент. Их поддерживали испытатели-дорожники. В итоге упор был сделан все-таки на «тягу» — мощность нового двигателя поднялась всего на 2 л.с., зато максимальный крутящий момент повысился со 116 до 125 Нм. Позже жизнь подтвердила правильность этого выбора: автомобиль ВАЗ-21213 в плане тяги двигателя и проходимости выгодно отличался от прежней «Нивы».

На базе старой трансмиссии ВАЗ-2121 разработали новую, оптимизировав пере-



На испытаниях прототипов ВАЗ-21213. Слева направо: студент Ишимов, инженер-испытатель Н. Алев, водителя-испытатели Л. Филиппов и С. Шишов



На испытаниях прототипов ВАЗ-21213 (июнь 1987 года). Слева направо: А. Мяцкий, А. Кооп, О. Волков

даточные числа под возросшие параметры двигателя — в частности, применили новую пятиступенчатую коробку передач модели «21074» (коробка была от экспортных комплектаций «2121», при этом весь блок пятой передачи поставляли с фирмы INA (Германия), а передаточный ряд унифици-

ровали с «2105»). Кроме того, крестовины карданного вала заменили на большую размерность.

Для снижения уровня вибраций изменили установку раздаточной коробки — появились новые опоры. В промежуточном валу применили ШРУС вместо крестовин.



Определение пределов проходимости ВАЗ-21213 «Нива» на песке. За рулем инженер-испытатель Н. Алев





Опытный образец ВАЗ-21213 «Нива» с измененной передней частью преодолевает брод

ШРУС был разработан для промежуточного вала «Нивы» на базе колесного приводного шарнира от ВАЗ-1111 «Ока». ВАЗ-21213 стал комплектоваться мостами с главной передачей 3,9, что позволило с учетом более мощного двигателя немного снизить эксплуатационный расход топлива. На обновленной «Ниве» установили полностью новую систему выпуска отработанных газов с новыми элементами подвески к кузову. Была переработана система охлаждения, установлен новый радиатор, механический вентилятор получил направляющие кожухи и диффузор. Изменения затронули и тормозную систему — появился новый вакуумный усилитель тормозов от ВАЗ-2108 и новые направляющие передних тормозов. С целью снижения уровня внешнего шума и расхода топлива на автомобилях ВАЗ-21213 ввели новые радиальные шины ВлИ-10 вместо применяемых ранее диагональных ВлИ-5. Если шины ВлИ-5 были предназначены скорее для движения по грунтовым дорогам и бездорожью, то шины ВлИ-10 были «шоссейными». Забавно, что для некоторых зарубежных рынков (Франция, Австралия) ВАЗ-21213 продолжали выпускать со старыми «зубастыми» шинами ВлИ-5 — такова была специфика рынков, где потребители готовы были мириться с внешним шумом, но не с потерей проходимости.

## После испытаний

Первые образцы автомобилей-прототипов ВАЗ-21213 с измененной передней и задней частями кузова вышли на испытания в 1987 году. Правда, многие их элементы были сделаны по «обходным технологиям»,

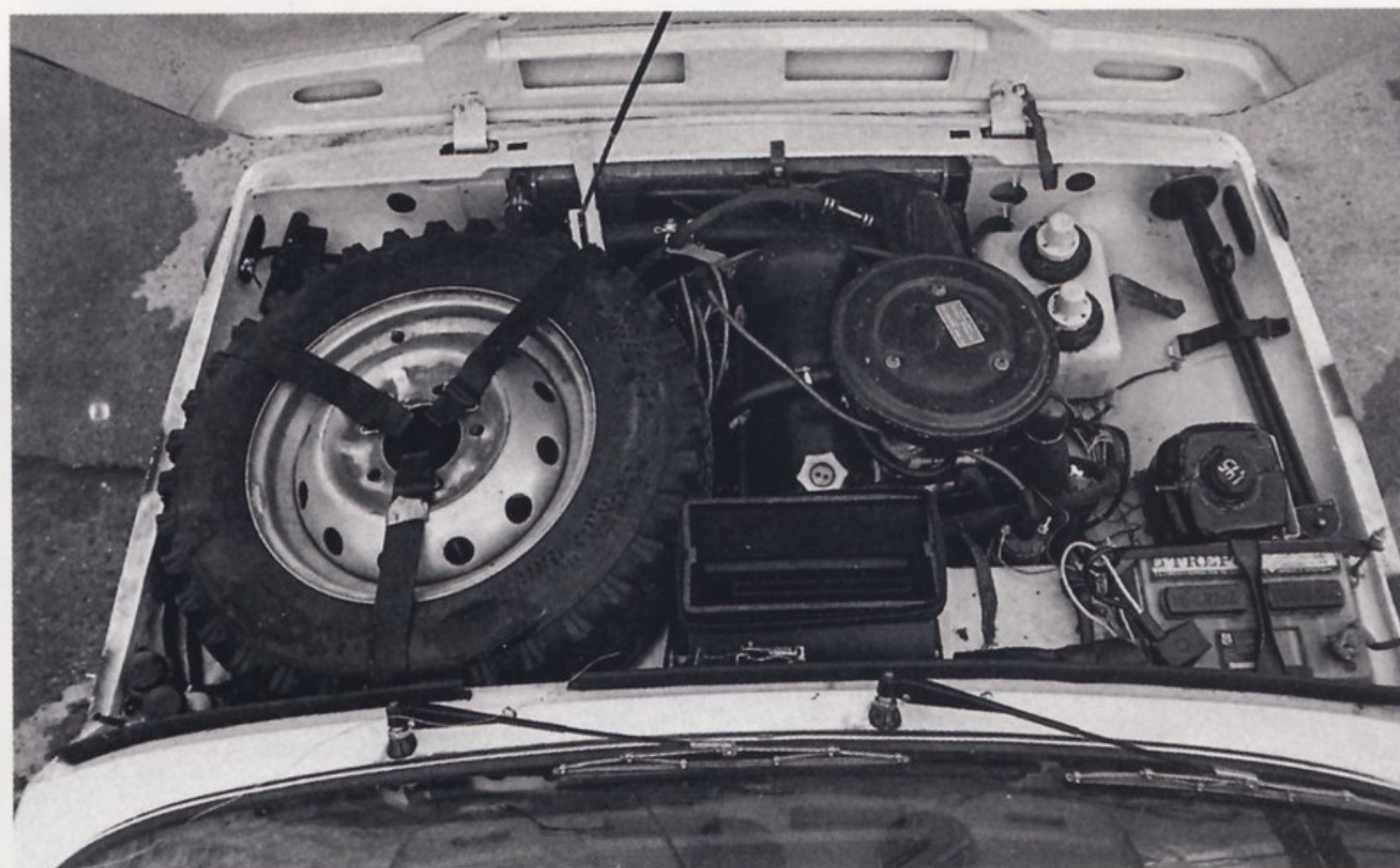
то есть фактически вручную, а передние указатели поворотов, заходящие на боковины кузова, и вовсе установили бутафорские, поскольку настоящие еще не были готовы. Временно указатели поворотов, заимствованные от ВАЗ-2106, пришлось врезать в передний бампер. Передняя панель в салоне тоже пока оставалась старой, от ВАЗ-2121, а вот передние сиденья стояли уже новые, на основе «восьмерочных». В общем, первые опытные образцы ВАЗ-21213 представляли собой «микс» из старых, новых, а также временных деталей. После прохождения полного цикла испытаний, включая фронтальные и боковые краш-тесты, ВАЗ-21213 пошел в серийное производство в несколько усеченном виде, без изменений по передку. Новыми

в машине остались двигатель с системами охлаждения и выпуска, трансмиссия, панель приборов, отделка салона и новая дверь задка, опущенная до бампера.

В 1992–1993 годах изготовили переходную партию машин ВАЗ-21219 с кузовом и подвеской от ВАЗ-2121 и 1,7-литровым двигателем, трансмиссией и панелью приборов от ВАЗ-21213. Запуск кузова ВАЗ-21213 был приостановлен из-за проблем со штампуемостью и собираемостью деталей в зоне новой двери задка. Для решения этих проблем дизайнер Валерий Семушкин вместе с конструктором-кузовщиком Сергеем Васильевым на несколько месяцев практически поселились на модельном участке прессового производства и буквально вылизывали каждую деталь. Автомобили из этой партии были направлены в поднадзорную эксплуатацию и на доводочные работы, в том числе 10 автомобилей отправились в город Чехов (Московская область) на фирму «Лада-Экспорт» для установки французского атмосферного дизеля *Peugeot XUD9L*.

Серийный выпуск полноценных ВАЗ-21213 «Нива» начался в 1994 году. Эти автомобили в СМИ называли «Тайгой», но на заводе автомобилю не присваивали такого наименования. Одна из версий появления этого названия такова: его придумали для продаж обновленных машин на рынке Германии, так как впервые оно появилось в немецком журнале *Off Road*.

Где-то в 1998–1999 годах с дверей автомобилей «Нива» исчезли поворотные форточки. Это было сделано для обеспечения требований по пассивной безопасности. Причем в обязательном порядке убирали форточки на экспортных комплектациях,



Компоновка моторного отсека ВАЗ-21213 «Нива»





а ВАЗ-21213 это нововведение досталось «по дружбе», ради унификации. Кстати, тогда же на машинах появилась измененная панель приборов с «буртиками» по периметру, которая устанавливается на тольяттинские внедорожники до сих пор.

По поводу форточек было много споров — надо их убирать или не надо, лучше будет или хуже. Вот как об этом вспоминает испытатель В. А. Котляров: «...Против убирания форточек я категорически возражал: "Вы наладьте сначала приличный воздухообмен в салоне, кардинально переработав систему приточно-вытяжной вентиляции", — но пузатые дяди сказали "Это дорого", и все осталось по-старому. Предлагал хотя бы ввести приоткрываемые задние боковые окна (на трехдверных ФИАТах они показали себя превосходно), но и это было отмечено по причине увеличения стоимости». Серийно автомобили ВАЗ-21213 «Нива» — так обозначалась только версия с карбюраторным двигателем — выпускались на автозаводе в Тольятти в 1993–2003 годах. На базе «Нивы» изготавливалась экспортная модификация ВАЗ-21216 с правым рулем для стран с левосторонним движением. Такие «Нивы» пользовались хорошим спросом в Великобритании и Австралии. В тот же период на заводе собирали экспортные ВАЗ-21217, которые оснащались двигателем объемом 1,7 л, но с электроуправляемым карбюратором, с электронными блоками от компаний *Olson* и *Axtec*. Это были предвестники современных электронных систем управления двигателем. С помощью таких устройств боролись за снижение токсичности выхлопных газов.

Кроме того, для экспорта выпускалась модификация ВАЗ-21214 с двигателем ВАЗ-21214 (1,7 л, 82,8 л.с., 127,5 Нм) с центральным (моно) впрыском топлива. Начиная с 2002 года на эту модель стали устанавливать двигатель ВАЗ-21214-10 (*Euro-0*) с распределенным впрыском топлива. С ним ВАЗ-21214 стал поступать и на внутренний рынок тоже, с 2003 года полностью заменив собой в производстве карбюраторную машину ВАЗ-21213 «Нива».

В 2006 году двигатель автомобиля ВАЗ-21214 был доработан под экологические нормы *Euro-2* (ВАЗ-21214-20), а в 2008 году под нормы *Euro-3* (ВАЗ-21214-30). С 2006 года все автомобили на этой платформе выпускаются под маркой *LADA 4x4*, так как бренд «Нива» (*Niva*) был передан для использования совместному предприятию GM-АвтоВАЗ.



Фронтальный краш-тест ВАЗ-21213 «Нива» на автополигоне НАМИ в Дмитрове



Модернизированный автомобиль ВАЗ-21213 «Нива» без изменений передней части машины



Проем задней двери ВАЗ-21213 был опущен до самого бампера для удобства погрузки вещей в багажник





**ВАЗ-21213 «НИВА»**









Внедорожники «Нива», или LADA 4x4 (новое название), кроме автозавода в Тольятти собирались в 2001–2007 годах на Луцком автомобильном заводе (Украина), в 2000–2007 годах — в Эква-

доре на заводе «Аймеса» в городе Кито, в 2002–2009 годах — на «Азия-Авто» в Казахстане (Усть-Каменогорск). В 2009 году ВАЗ-21214 (LADA 4x4) на конвейере сменила обновленная версия

ВАЗ-21214М2, в 2011 году получившая двигатель, отвечающий экологическим нормам Euro-5 (в расчете на экспорт) и Euro-4 (для внутреннего рынка), измененную подвеску и трансмиссию.



Интерьер салона модернизированного автомобиля ВАЗ-21213 «Нива»



**«Нива» (с 2006 года — LADA 4×4) была и остается одним из лидеров экспортной программы Волжского автозавода. Экспортным модификациям всегда уделяли повышенное внимание, даже создавали специальные комплектации для конкретных стран.**

Все основные комплектации для внутреннего и внешнего рынков представлены в таблице.

Модель	Исполнение	Расположение органов управления	Двигатель	Дополнительные сведения
BA3-21213-10	Для внутреннего рынка	Левое	21213, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	Выпуск до 2003 года
BA3-21213-110	Экспортное	Левое	21213, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	Выпуск до 2003 года
BA3-21213-110	Экспортное	Левое	21213, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	Подушка безопасности водителя (рулевое колесо с подушкой фирмы SRS) с 1998 по 2003 год
BA3-21213-143	Экспортное	Левое	21214-03, с центральным впрыском топлива	Для стран Персидского залива, с датчиком скорости и сигнализатором превышения скорости. Выпуск до 2002 года
BA3-21214-10	Для внутреннего рынка	Левое	21214, с центральным впрыском топлива	С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, фарочисткой. Выпуск до марта 2002 года
BA3-21214-110	Экспортное	Левое	21214, с центральным впрыском топлива	С нейтрализатором, датчиком кислорода. Выпуск до марта 2002 года
BA3-21214-176	Экспортное	Левое	21214, с центральным впрыском топлива	Для Израиля, с тонированными стеклами. Выпуск до марта 2002 года
BA3-21214-10-110	Экспортное	Левое	21214-01, с центральным впрыском топлива	С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения. Выпуск до марта 2002 года
BA3-21214-10-116	Экспортное	Левое	21214-01, с центральным впрыском топлива	С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения и подушкой безопасности водителя. Выпуск до марта 2002 года
BA3-21213-10-134	Экспортное	Левое	21214-01, с центральным впрыском топлива	Для Франции. С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения и колесами 2121. До января 2002 года
BA3-21213-10-138	Экспортное	Левое	21214-01, с центральным впрыском топлива	Для Швеции. С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, фарочисткой. Выпуск до апреля 2001 года
BA3-21213-10-176	Экспортное	Левое	21214-10, с распределенным впрыском топлива, Euro-0	Для Израиля. С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения и тонированными стеклами
BA3-21214-20-10	Для внутреннего рынка	Левое	21214-10, с распределенным впрыском топлива, Euro-0	С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, фарочисткой. Выпуск с 2002 по 2006 год
BA3-21214-20-20	Для внутреннего рынка	Левое	21214-20, с распределенным впрыском топлива, Euro-2	С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения, датчиком фаз, рампой 21214 и модулем зажигания 2111
BA3-21214-20-22	Для внутреннего рынка	Левое	21214-22, с распределенным впрыском топлива	С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения, датчиком фаз, рампой 21214, модулем зажигания 2111, фарочисткой и ГУР
BA3-21214-20-23	Для внутреннего рынка	Левое	21214-22, с распределенным впрыском топлива	С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения, датчиком фаз, рампой 21214, модулем зажигания 2111 и ГУР



BA3-21214-20-30	Для внутреннего рынка	Левое	21214-40, с распределенным впрыском топлива	С нейтрализатором, двумя датчиками кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения, датчиком фаз, датчиком неровной дороги, рампой 21214 и модулем зажигания 2111
BA3-21214-20-110	Экспортное	Левое	21214-10, с распределенным впрыском топлива, <i>Euro-0</i>	С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения
BA3-21214-20-116	Экспортное	Левое	21214-10, с распределенным впрыском топлива, <i>Euro-0</i>	С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения и подушкой безопасности водителя. Выпуск до января 2002 года
BA3-21214-20-126	Экспортное	Левое	21214-22, с распределенным впрыском топлива	С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения, датчиком фаз и ГУР
BA3-21214-20-130	Экспортное	Левое	21214-36, с распределенным впрыском топлива	С нейтрализатором, двумя датчиками кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения, датчиком фаз, датчиком неровной дороги
BA3-21214-20-133	Экспортное	Левое	21214-36, с распределенным впрыском топлива	Для Израиля. С нейтрализатором, двумя датчиками кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения, датчиком фаз, датчиком неровной дороги и тонированными стеклами
BA3-21214-20-134	Экспортное	Левое	21214-36, с распределенным впрыском топлива	Для Франции. С нейтрализатором, двумя датчиками кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения, датчиком фаз, датчиком неровной дороги и колесами 2121
BA3-21214-20-139	Экспортное	Левое	21214-36, с распределенным впрыском топлива	Для Скандинавских стран. С нейтрализатором, двумя датчиками кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения, датчиком фаз, датчиком неровной дороги и фарочисткой
BA3-21214-20-176	Экспортное	Левое	21214-10, с распределенным впрыском топлива	Для Израиля. С нейтрализатором, датчиком кислорода, иммобилизатором, электроventильатором системы охлаждения и тонированными стеклами
BA3-21215-110	Экспортное	Левое	<i>Peugeot XUD9L</i> , дизельный	Выпуск до 1997 года
BA3-21215-114	Экспортное	Левое	<i>Peugeot XUD9L</i> , дизельный	Выпуск до 1997 года
BA3-21215-134	Экспортное	Левое	<i>Peugeot XUD9L</i> , дизельный	Для Франции. Выпуск до 1997 года
BA3-21215-10-110	Экспортное	Левое	<i>Peugeot XUD9SD</i> , дизельный	Выпуск до апреля 2001 года
BA3-21215-10-114	Экспортное	Левое	<i>Peugeot XUD9SD</i> , дизельный	Выпуск до апреля 2001 года
BA3-21215-10-134	Экспортное	Левое	<i>Peugeot XUD9SD</i> , дизельный	Для Франции. Выпуск до апреля 2001 года
BA3-21216-610	Экспортное	Правое	21216, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	С фарами под левостороннее движение и спидометром с совмещенной шкалой <i>MPH — km/h</i> . Выпуск до января 2001 года
BA3-21216-610	Экспортное	Правое	21216, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	С фарами под левостороннее движение и шкалой спидометра <i>km/h</i> . Выпуск до января 2001 года
BA3-21217-110	Экспортное	Левое	2121-38, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	С фарами под левостороннее движение и шкалой спидометра <i>km/h</i> . Выпуск до января 2001 года
BA3-21217-134	Экспортное	Левое	2121-38, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	Для Франции. С нейтрализатором, датчиком кислорода, рециркуляцией отработавших газов и колесами 2121. Выпуск до марта 1999 года
BA3-21217-137	Экспортное	Левое	2121-38, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	Для Канады. С нейтрализатором, датчиком кислорода, рециркуляцией отработавших газов и фарочисткой. Выпуск до марта 1999 года



BA3-21217-137	Экспортное	Левое	2121-38, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	Для Швеции. С нейтрализатором, датчиком кислорода, рециркуляцией отработавших газов и фарочисткой. Выпуск до марта 1999 года
BA3-21217-163	Экспортное	Левое	2121-26, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	Для Бразилии. С нейтрализатором, рециркуляцией отработавших газов, без датчика кислорода. Выпуск до марта 1999 года
BA3-21217-176	Экспортное	Левое	2121-38, карбюраторный с бесконтактной системой зажигания	Для Израиля. С нейтрализатором, датчиком кислорода, рециркуляцией отработавших газов, фарочисткой и тонированными стеклами. Выпуск до марта 1999 года
BA3-212146-610	Экспортное	Правое	21214, с центральным впрыском топлива	С нейтрализатором, датчиком кислорода, с фарами под левостороннее движение и спидометром с совмещенной шкалой MPH — km/h. Выпуск до января 2001 года
BA3-212146-614	Экспортное	Правое	21214, с центральным впрыском топлива	С нейтрализатором, датчиком кислорода, с фарами под левостороннее движение и шкалой спидометра km/h. Выпуск до января 2001 года
BA3-212146-673	Экспортное	Правое	21214, с центральным впрыском топлива	Для Австралии. С нейтрализатором, датчиком кислорода, с фарами под левостороннее движение, шкалой спидометра km/h, колесами 2121. Выпуск до января 2001 года
BA3-212146-10-610	Экспортное	Правое	21214-10, с центральным впрыском топлива	С нейтрализатором, датчиком кислорода, с фарами под левостороннее движение и спидометром с совмещенной шкалой MPH — km/h. Выпуск до января 2001 года



### BA3-21213 Auviga

В начале 90-х годов, после цикла испытаний, два опытных образца автомобиля BA3-21213 были отправлены в Литву на фирму «Ауви-га» (*Auviga*) для изготовления на их базе автомобилей-дач. Литовцы предложили интересную идею: прицепные дачи были выполнены в виде модулей, которые частично вставлялись в кузов автомобиля (переделанный в пикап) и жестко прикреплялись к нему. При этом дачный модуль имел собственную дополнительную ось колес — таким образом автомобиль превращался в трехосный с колесной формулой 6×4.

В отсоединенном виде жилой модуль устанавливался на специальные опоры, а автомобиль-тягач в это время мог исполь-

зоваться по другому назначению. В путешествии такая сцепка представлялась почти идеальной — жилой модуль оставался на полюбившемся месте, например на берегу озера, а полноприводной автомобиль использовался для прогулок или хозяйственных поездок.

В Литве изготовили два образца, один из которых передали на автозавод в Тольятти, где он проходил соответствующие испытания. Автомобиль-дача получил прекрасные отзывы, но отмечался очень высокий центр тяжести всей конструкции, поэтому в поворотах и на косогорах испытателям приходилось быть предельно внимательными. К сожалению, из-за политической ситуации и ухудшения экономиче-





Автомобиль ВАЗ-21215 с дизельным двигателем Peugeot XUD9L и навесными внешними пластиковыми элементами

ских связей между странами работа в этом направлении прекратилась, а опытный образец ВАЗ-21213 *Auviga* много лет простоял на задворках НТЦ ВАЗ, после чего был продан в частные руки.

## ВАЗ-21215

Дизельные версии «Нивы» начали разрабатывать еще в советское время. На машину с индексом ВАЗ-21215 предполагалось устанавливать дизель собственной конструкции ВАЗ-3411 (объем 1520 см<sup>3</sup>, мощность 55 л.с.) с турбонаддувом. Но так как работы по этому дизельному двигателю не были доведены до логического завершения, а дизельные



версии «Нивы», безусловно, пользовались бы спросом за рубежом, на экспортные модификации решено было устанавливать импортный дизельный двигатель Peugeot XUD9L (1905 см<sup>3</sup>, 65 л.с. при 4600 об/мин, 121 Нм при 2200 об/мин).

Эти двигатели поступали из Франции без оплаты для монтажа на конкретные партии заказанных автомобилей. Оснащение двигателями Peugeot проводилось с 1993 года на дочернем предприятии «Лада-Экспорт» в городе Чехов (Московская область). Там же машины получали улучшенную отделку — на них устанавливался дополнительный обвес кузова (бамперы, спойлеры, накладки, легкосплавные диски и т. д.). Дизельные «Нивы» неплохо продавались во Франции, Португалии, Испании, Греции и ряде других стран.

Дизель Peugeot XUD9L ставили на машины до 1997 года, пока в Европе не ввели экологические нормы токсичности Euro-2, которым дизель уже не удовлетворял. По этой и ряду других причин выпуск дизельных «Нив» в Чехове был прекращен.

Однако дизельные машины продолжали пользоваться спросом за рубежом, поэтому с 1997 года их сборка была организована в Тольятти, на главном конвейере в корпусе 62, но уже с дизельным двигателем Peugeot XUD9SD с турбонаддувом и клапаном рециркуляции выхлопных газов. В таком виде двигатели отвечали нормам Euro-2. Выпуск ВАЗ-21215-10 продолжался до 2001 года, пока в Европе не ввели новый класс норм токсичности — Euro-3.

Монтаж дизельного силового агрегата на автомобиль ВАЗ-21215 на предприятии «Лада-Экспорт» в подмосковном Чехове



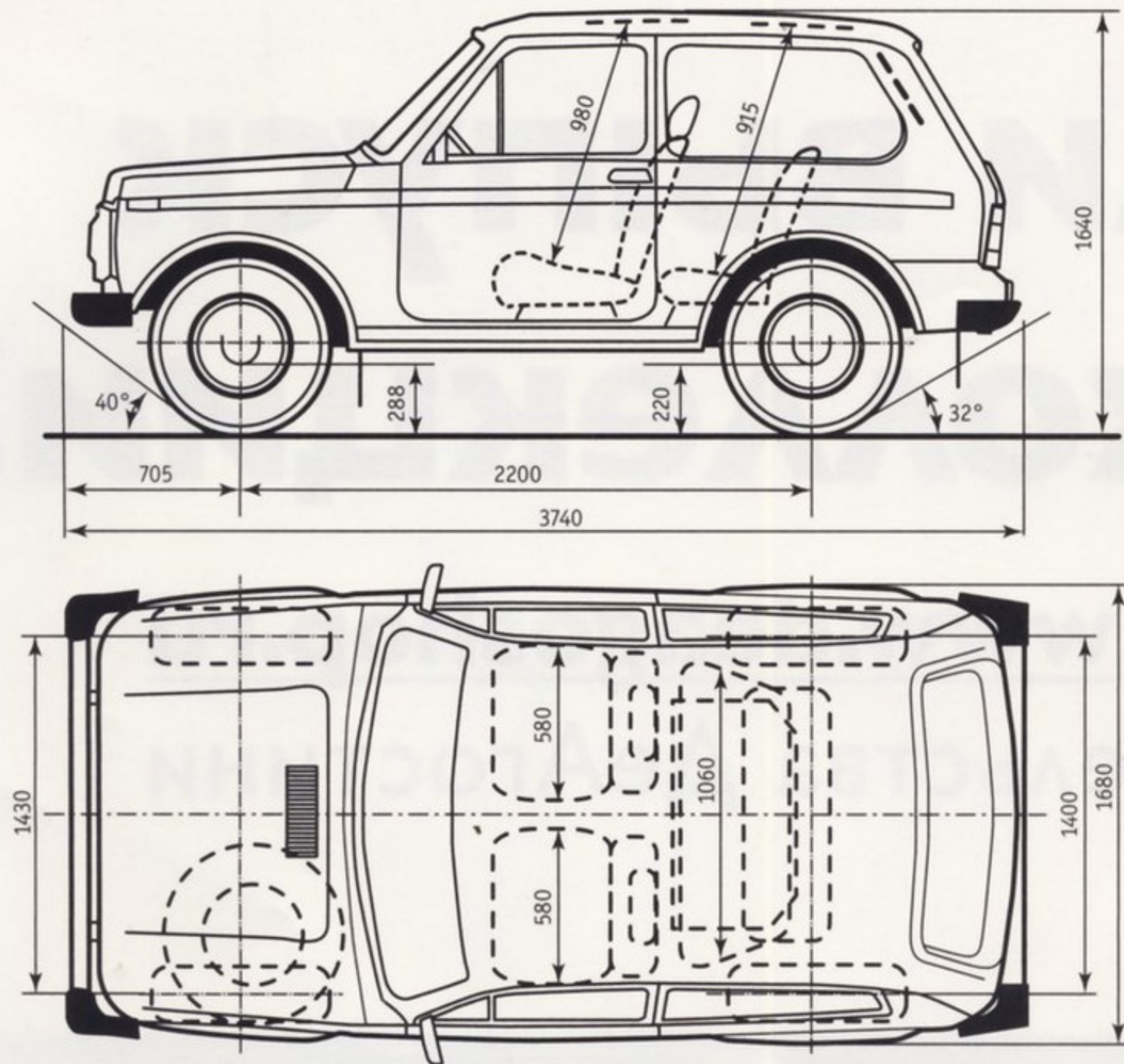


Схема автомобиля ВАЗ-21213 «Нива»

Технические характеристики ВАЗ-21213	
Число мест	4
Максимальная скорость	137 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	9 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	19 с
Электрооборудование	12 V
Размер шин	175/80R16 или 185/70R16
Масса, кг	
снаряженная	1210
полная	1610
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 16,4	
Подвеска передняя	
независимая, на поперечных рычагах, с цилиндрическими пружинами, с телескопическими гидравлическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости	
Подвеска задняя	
зависимая (жесткая балка), на четырех продольных и одном поперечном рычагах, с цилиндрическими пружинами и телескопическими гидравлическими амортизаторами	

Тормоза	
рабочие — передние дисковые, задние барабанные, привод гидравлический	
стояночный — на задние колеса, с механическим приводом	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом	
Передаточные числа	
I — 3,67; II — 2,10; III — 1,36; IV — 1,00; V — 0,82; задний ход — 3,53	
Раздаточная коробка	
двухступенчатая, с межосевым дифференциалом с принудительной блокировкой	
Передаточные числа раздаточной коробки	
I — 1,2; II — 2,135	
Главная передача	
коническая, гипоидная, передаточное число — 3,9	
Двигатель	
ВАЗ-21213, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	80
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1690
Степень сжатия	9,3
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2
Максимальная мощность	
76 л.с. при 5200 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
128 Нм при 3400 об/мин	



# Пропустили выпуск любимой коллекции?

🛒 Просто закажите его на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей: заказ возможен на сайте [www.deagostini.by](http://www.deagostini.by)

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



### РАФ-2914

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X  
00213  
9 772070 095170