

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

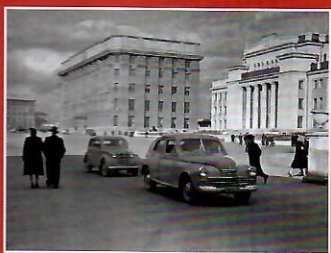
№ 40



АВТОМОБИЛЬ ВАЗ-2104 —  
«ЧЕТВЕРКА»-УНИВЕРСАЛ



ВАЗ-2104 —  
УНИВЕРСАЛ-ДОЛГОЖИТЕЛЬ



ЛИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ:  
КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

12+

КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



00040

9 772587 657205



hachette

## Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 40, 2019

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»

Главный редактор: Фрид Мария Александровна

Адрес учредителя, редакции:

127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kollektzia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: + 375-17-331-94-27 (41).

### КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

### УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,

оф.15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)

можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

### Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 5400 экз.

Цена: 1499 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность номеров  
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом  
виде, полностью или частями, запрещено.

Все права защищены.

Copyright © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Периодическое издание. В каждом номере журнал

и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой  
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы  
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат  
для точного описания товара.

Подписано в печать: 26.04.2019

Дата выхода в свет: 15.08.2019

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

Фотографии и иллюстрации: 3 © Белозеров Юрий/ТАСС; 4 © М. О. Кондаков;  
5 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Павел Кричевцов/Фотобанк Лори;  
6 (вверху) © ТАСС, (внизу) © РИА Новости;  
7 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © Сергей Лаврентьев/Фотобанк Лори;  
8 (вверху) © В К/Wikimedia Commons, (внизу) © dreamstime;  
9 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © Белозеров Юрий/ТАСС;  
10 © РИА Новости; 11 © РИА Новости.

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

## Автомобиль ВАЗ-2104 - «четверка»-универсал

## МАШИНА И ВРЕМЯ



8

## ВАЗ-2104 - универсал-долгожитель

## ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

## Личный автомобиль: как все начиналось

# Автомобиль ВАЗ-2104 – «четверка»-универсал

Модель номера



*Коммерческий успех автомобиля ВАЗ-2102 – универсала на базе «единички» – вызвал к жизни еще одну подобную модель. На этот раз она была создана на базе «пятерки» – автомобиля ВАЗ-2105.*

**В** силу более позднего появления на свет и значительно более длительного периода выпуска универсал ВАЗ-2104 обогнал по популярности своего предшественника ВАЗ-2102. Да и конструктивно «четверка» выглядела более современной.

## *Familiare no-soветски*

Соглашение, подписанное в 1966 году Советским Союзом с фирмой Fiat, предусматривало выпуск на новом автозаводе в Тольятти трех моделей автомобилей: двух седанов (стандартного и люксового) и универсала. У итальянцев он назывался Fiat 124 Familiare («Семейный»). Советское руководство относилось к универсалам с некоторым предубеждением: советскому человеку такой автомобиль не нужен, поскольку пробуждает «частнособственнические инстинкты». Сейчас это кажется странным, но если вспомнить, что в 1940-х годах вообще считалось, что советскому человеку не нужен автомобиль, то прогресс был явным.

Несмотря на такое отношение, а скорее, вопреки ему и в полном соответствии со здравым смыслом, успех модели был полным. Все параметры автомобиля (кроме кузова) повторяли технические характеристики ВАЗ-2101. Обе модели выпускались одновременно в течение 15 лет, дополняя друг друга: «единичка» рассматривалась как городской автомобиль, а «двойка» больше подходила для сельской местности.



Впрочем, такое деление было более чем условным: в распоряжении горожан «двоек» было больше, чем у жителей села. И популярность этого автомобиля среди городских жителей была ничуть не меньше. Дело тут в несколько специфическом подходе к эксплуатации автомобиля в СССР. Ежедневно своими машинами пользовались

Первая машина «ВАЗ-2104» с кузовом типа «универсал» на заводском дворе. Тольятти. 1984 г.

## Модель автомобиля ВАЗ-2104



Двигатель такой же, как и на ВАЗ-2105

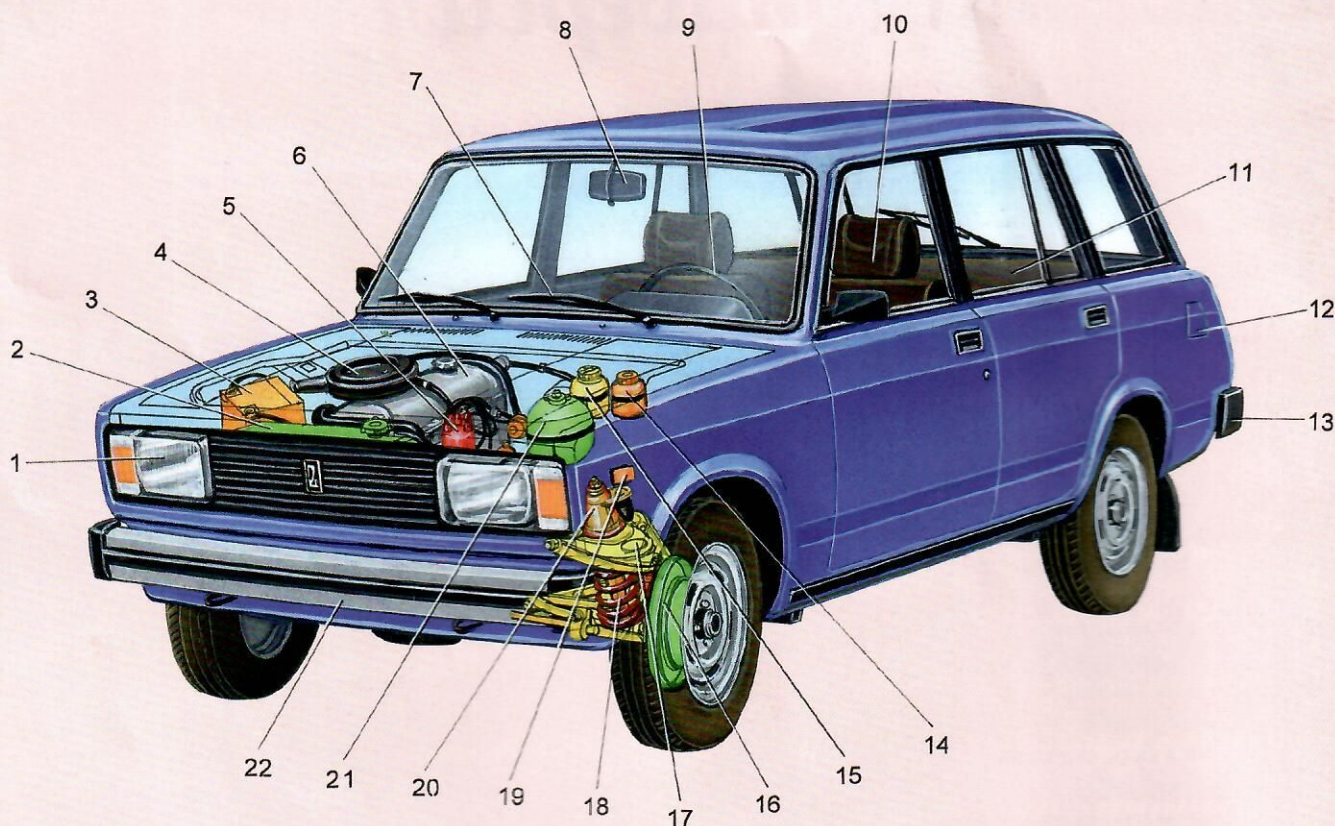
При сложенных задних сиденьях объем багажного отделения достигал 1340 л

Большие блок-фары придавали автомобилю современный вид

В тормозной системе появился вакуумный усилитель



## Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-2104



1 – передняя фара,  
2 – радиатор,  
3 – аккумулятор,  
4 – воздушный фильтр,  
5 – распределитель зажигания,  
6 – двигатель,  
7 – стеклоочиститель,

8 – зеркало заднего вида,  
9 – рулевое колесо,  
10 – сиденье водителя,  
11 – заднее сиденье,  
12 – лючок заливной горловины топливного бака,  
13 – задний бампер,

14 – бачок гидропривода сцепления,  
15 – бачок тормозной системы,  
16 – тормозной барабан,  
17 – передняя подвеска,  
18 – пружина передней подвески,  
19 – боковой указатель поворота,

20 – амортизатор передней подвески,  
21 – расширительный бачок системы охлаждения,  
22 – передний бампер.

## Технические характеристики автомобиля ВАЗ-2104

**Число мест:** 5

**Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг:** 1020

**Полная масса, кг:** 1475

**Габаритные размеры, мм:**

длина – 4115      ширина – 1620  
высота – 1443      база – 2424

**Дорожный просвет, мм:** 170

**Двигатель:** ВАЗ-2105, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный

**Макс. мощность, л. с.:** 64 при 5600 об/мин

**Рабочий объем, см<sup>3</sup>:** 1300

**Коробка передач:** механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

**Сцепление:** однодисковое сухое с гидравлическим приводом включения

**Тормоза:** передние – дисковые; задние – барабанные, с механическим ручным тормозом

**Рулевой механизм:** глобоидальный червяк без усилителя

**Подвеска передняя:** независимая на поперечных рычагах с цилиндрическими пружинами и гидравлическими телескопическими амортизаторами

**Подвеска задняя:** зависимая с цилиндрическими пружинами и реактивными штангами, с гидравлическими телескопическими амортизаторами

**Размер шин:** 165/80 R13

**Макс. скорость, км/ч:** 142

**Время разгона до 100 км/ч, с:** 24

**Паспортный расход топлива (трасса/город), л/км:** 8 л / 10,8 л на 100 км

**Объем топливного бака, л:** 42



**VAZ-2105 (выпуск 1980 года) – легковой пятиместный автомобиль, продукция Волжского автомобильного завода. 1981 г.**

немногие автовладельцы. В условиях фактического отсутствия сервиса (в современном понимании) и тотального дефицита запчастей, а также расходных материалов, например резины, аккумуляторов, лампочек и т. д., автомобили берегли, зимой ими вообще не пользовались, да и в теплое время года для поездки нужна была серьезная причина: поехать на дачу или на экскурсию (из Москвы в Суздаль, например), что-нибудь привезти, кого-нибудь отвезти... При таком раскладе универсал, конечно, был предпочтительнее, ведь при тех же габаритах вместимость у него была гораздо больше! А для перевозки крупногабаритного багажа он был вообще вне конкуренции. Автору этих строк как-то пришлось везти холодильник «ЗИЛ» на крыше «Жигулей» – малоприятное

мероприятие. В универсале было бы гораздо удобнее и проще, да и автомобиль вел бы себя на дороге как автомобиль, а не как автобус.

VAZ-2102 пользовался популярностью и за рубежом, хотя и по иной причине. Дач там не было, а холодильники возили специально обученные люди на специальных автомобилях, зато легковой универсал прекрасно соответствовал концепции активного отдыха. В него влезали лыжи, сноуборд (или то и другое), доска для серфинга, палатка, различное походное снаряжение и многое другое.

Словом, автомобиль был востребован, но с течением времени устарел и нуждался в замене.

### **Новый универсал**

В замене нуждалось все первое семейство. В рамках этого процесса, приведшего к созданию автомобилей так называемого пятого семейства, разрабатывался и новый универсал. Основным противоречием автомобиля VAZ-2105 стало желание подтянуть автомобиль 1960-х годов (VAZ-2101) к стандартам 1980-х годов с минимальными изменениями. Это вазовским конструкторам и дизайнерам удалось: благодаря угловатым формам «пятерка» получила более современный внешне кузов, да и салон по сравнению с «двойкой» изменился радикально. В интерьере появились не только совершенно другие детали обивки, сиденья и приборная панель, но и более эффективные системы вентиляции и отопления.



## **ДРУГИЕ МОТОРЫ**

Выпуск двигателей VAZ-2105 был прекращен в 1994 году. После этого на «четверку» устанавливались моторы VAZ-2103 и VAZ-2107, а в конце выпуска – VAZ-2106. В ограниченном количестве выпускалась и дизельная версия с 1,5-литровым атмосферным барнаульским мотором.



**Модель номера**



«Жигули» VAZ-2104 на дороге в движении. 2014 г.



## УНИВЕРСАЛ-ДОЛГОЖИТЕЛЬ

Производство автомобиля ВАЗ-2105 было прекращено в 2010 году. «Четверка» сходила с конвейера еще два года, но уже не в Тольятти, а в Ижевске. Поскольку к этому времени в производстве сохранились только две модели «классического» семейства – ВАЗ-2107 и ВАЗ-2104 – то последняя получила облицовку радиатора от «семерки», сначала хромированную, а затем и более дешевую, черную пластмассовую.

Новый образ машины дополняли большие блок-фары и крупные задние фонари, выглядевшие ничуть не хуже, чем на аналогичных иностранных автомобилях тех лет. ВАЗ-2105 отличался от первой модели «Жигулей» не только внешностью. На нем был установлен 1300-кубовый силовой агрегат с зубчатым ремнем в приводе газораспределительного механизма вместо классической цепи. Были осовременены системы зажигания и питания, благодаря чему «ноль пятый» мотор получился более тихим, экономичным и экологичным.

В тормозной системе появился вакуумный усилитель, а задние тормозные механизмы оснастили «самоподводящимися» цилиндрами, благодаря чему регулировка зазора между барабаном и колодками уже не требовалась. «Пятерка» стала заметно легче в управлении благодаря модернизированному рулевому управлению и новым радиальным шинам модели МИ-166. Теперь предстояло соединить все инновации ВАЗ-2105 с кузовом ВАЗ-2102. В первую очередь с его задней частью, так как один из самых дорогостоящих штампов (панель крыши) должен был остаться неизменным, да и дверные проемы по аналогии с «пятеркой» сохраняли свое родство с «двойкой». Форму наружных панелей требовалось увязать с «пятерочными» – то есть несколько «оквадратить» их: соответственно нуждалась в замене и светотехника. Попутно для лучшей обзорности увеличили заднее стекло – ведь пятая дверь у новой машины была оригинальной. В соответствии с тенденциями тех лет в качестве дополнительного оборудования предусматривались

Машины, готовые к отправке. Волжский автомобильный завод. Начало 1990-х гг.



СССР. Куйбышевская область. Тольятти. Автомобили ВАЗ. 23 июня 1983 г.

очиститель и электрообогрев заднего стекла. Долгое время ими оснащались только экспортные автомобили, и лишь в 1994 году эти опции, без которых невозможно представить современный автомобиль, вошли в стандартную комплектацию.

Техническая документация на новый универсал была подготовлена к концу 1980 года – как раз к тому моменту, когда ВАЗ-2105 начал сходить с конвейера. Но запуск «четверки» в серию пришлось отложить – помешали запуск ВАЗ-2107 и работа по подготовке к производству переднеприводной модели ВАЗ-2108. В результате первые прототипы ВАЗ-2104 были изготовлены только в 1983 году, а машины опытно-промышленной партии начали сходить с конвейера летом 1984 года.

Выход на плановую проектную мощность был осуществлен в 1985 году, практически одновременно со снятием с производства «двойки». Уже с 1986 года с конвейера АвтоВАЗа ежегодно сходило свыше 50 тыс. «четверок».

### Особенности конструкции

Как и в случае с ВАЗ-2102, кузов нового универсала по сравнению с базовым седаном ВАЗ-2105 получился менее жестким. Для усиления жесткости на крыше имелись выштамповки, но этого было недостаточно, и чтобы не промять крышу, не рекомендовалось сильно нагружать расположенный на ней багажник (если он был установлен). Полная нагрузка автомобиля не должна была превышать 455 кг, иначе во время движения из-за динамических нагрузок кузов и несущие части могли деформироваться и при этом нарушалась геометрия подвески. Не рекомендовалась также и буксировка тяжелых прицепов – могло «повести» кузов.

Складной задний ряд сидений позволял увеличить объем багажного отделения с 375 л до 1340 л – и тогда в нем можно было перевозить даже двухкамерный холодильник



Fiat 124 Familiare. 1974 г.

в упаковке. Спинка заднего сиденья складывалась только целиком, из-за этого нельзя было одновременно перевозить длинномерный груз и одного-двух пассажиров на заднем сиденье.

Стандартный отопитель, заимствованный у ВАЗ-2105, с обогревом большего по объему салона не справлялся, и, по сравнению с седаном, в универсале было заметно прохладнее.

На ВАЗ-2104 устанавливался двигатель ВАЗ-2105 объемом 1,3 л и мощностью 64 л. с. Особенностью этого двигателя, созданного на базе ВАЗ-21011, было использование ременного привода газораспределительного механизма (ГРМ), из-за чего двигатель стал работать заметно тише (существенный момент для автомобиля с практически полностью отсутствующей шумоизоляцией). В приводе ГРМ других моделей АвтоВАЗа использовалась металлическая цепь, которая не отличалась бесшумностью, особенно когда вытягивалась в процессе эксплуатации. Кроме того, «классические» вазовские моторы издавали дополнительный шум из-за стрекота привода клапанов, поскольку гидрокомпенсаторов тогда еще не было. На новом двигателе ГРМ накрыли литой алюминиевой крышкой, дополнительно снизившей шум. Система натяжения ременной передачи была автоматической. Ее компоновка при замене ремня не требовала снятия приводного шкива с коленчатого вала. Чтобы избежать «встречи» поршней с клапанами в случае обрыва ремня, поршни снабжались торцевыми цековками. Единственным, но существенным недостатком нового двигателя был короткий срок службы зубчатого ремня.

Его рекомендовалось менять через 60 тыс. км. На деле ремни приходили в негодность даже раньше этого срока. Никакой катастрофы при этом не происходило, не считая того, что машина вставала там, где случился обрыв. Опытные водители возили в багажнике запасной экземпляр, поскольку замена зубчатого ремня ГРМ не составляла особой сложности.

Проблемам этот двигатель считался еще и из-за характерного для тех лет дефицита запасных частей. Дело в том, что поршни ВАЗ-2105 были взаимозаменяемы с поршнями ВАЗ-21011, не имевшими цековок. Иногда недобросовестные механики либо сознательно, либо за неимением штатных, устанавливали не те комплектующие. В результате в случае обрыва ремня владелец был вынужден делать капитальный ремонт двигателя. ★



Автомобиль ВАЗ-2104 с прицепом. 2005 г.

# ВАЗ-2104 – универсал-долгожитель

*Выпуск ВАЗ-2104 был прекращен в 2012 году, но «четверки» до сих пор можно встретить как на дорогах, так и на вторичном рынке. Некоторые дилеры и в наше время предлагают автомобили 2012 года выпуска без пробега.*

Секрет успеха «четверки» кроется в оптимальном соотношении таких показателей, как функциональность и комфорт. С одной стороны, это вполне достойная городская семейная машина, на которой не стыдно выбраться куда-нибудь всей семьей, с другой стороны – грузовик, способный перевозить разнообразные грузы, от мебели до стройматериалов.

## *Новый класс автовладельцев*

Фраза «Автомобиль – не роскошь, а средство передвижения» из культового романа Ильфа и Петрова «Золотой теленок» в начале 1990-х годов стала неактуальна. Появление дорогих иномарок позволило позиционировать автомобиль как символ престижа, а отечественные универсалы, в первую очередь «четверка», обрели новое, до той поры неизвестное поле деятельности – малый бизнес.



ВАЗ-2104 в Болгарии. 2006 г.

## ★ ГЕОГРАФИЯ ВЫПУСКА

Любопытно отметить, что кроме Тольятти «четверку» выпускали как в ближнем, так и в дальнем зарубежье: с 2001 года из российских машинокомплектов универсал начали собирать на нескольких украинских автозаводах – в Луцке, Херсоне и Кременчуге, – а сборку ВАЗ-2104 по технологии SKD наладили в Египте.

«Лада»-2104 в Праге. 2014 г.



В 1990-е годы у «четверки» несколько изменился покупатель. Горожан-дачников и жителей небольших населенных пунктов, имевших личное подсобное хозяйство, серьезно потеснил малый бизнес. «Четверка» идеально подходила для обслуживания палаточной торговли, популярной в те годы, для доставки мелких партий грузов, ради которых гонять «Газель» было накладно, и т. д. Специализированных грузовичков-пикапов было мало, а ВАЗ-2104 прочно занял свою нишу – не столько пассажирского, сколько грузового автомобиля. В пользу последнего утверждения свидетельствует тот факт, что в 1990-е годы часто можно было встретить «четверки» с полностью демонтированными задними сиденьями. Главным недостатком машины была недостаточная мощность двигателя, которой явно не хватало при заполненном грузовом отсеке, а также серьезно снизившееся в 1990-е годы качество сборки.

## *Многоликая «четверка»*

В 1990-е и 2000-е годы «четверка» выпускалась в самой разнообразной комплектации. Ушло в прошлое понятие «экспортный вариант». То, что раньше устанавливалось только на автомобили для иностранного покупателя (например, обогрев заднего стекла и задний стеклоочиститель), стало стандартным оснащением. Помимо различных вариантов комплектации, существовало немало модификаций автомобиля ВАЗ-2104. Базовой версией был автомобиль с 1,3-литровым двигателем ВАЗ-2105, но самой распространенной модификацией стал ВАЗ-21043, оснащенный двигателем ВАЗ-2103 объемом 1,5 л и четырех- или пятиступенчатой





«Лада» на улице Бургаса. Болгария. 1980-е гг.

коробкой передач, в вариантах с электрооборудованием и салоном от ВАЗ-2107. В 2003 году часть автомобилей была выпущена с салоном ВАЗ-2106. Еще более мощный двигатель ВАЗ-21073 объемом 1,7 л устанавливался на экспортную версию ВАЗ-21044. Этот двигатель оснащался моно-инжектором и агрегатировался с пятиступенчатой коробкой передач.

В 1999 году в Тольятти мелкой серией стала выпускаться модификация ВАЗ-21045 с дизельным двигателем ВАЗ-341 объемом 1,52 л с топливным насосом высокого давления фирмы Bosch. Производился двигатель на мощностях ПАО «Барнаултрансмаш». С 2005 года предполагалась установка более мощной версии дизельного мотора объемом 1,8 л (ВАЗ-343, модификация автомобиля ВАЗ-21048), однако эти планы остались нереализованными.

Дизельная модификация отличалась значительно большей стоимостью и меньшей мощностью силовой установки. Несмотря на то что дизельное топливо тогда стоило заметно дешевле бензина, экономическая целесообразность приобретения подобного автомобиля была весьма сомнительной. В 2004 году производство ВАЗ-21045 было прекращено, оставшимися неустановленными дизельными двигателями в количестве 500 штук была укомплектована партия автомобилей ВАЗ-21055.

Говоря о модификациях «четверки», стоит упомянуть целую группу праворульных машин. Это ВАЗ-21042 с «третьим» двигателем, ВАЗ-21046 с двигателем 2105, наконец, ВАЗ-21047 с двигателем объемом 1,7 л.

На Волжском автозаводе «четверку» выпускали до 2004 года, а потом производство перенесли в Ижевск и Сызрань.

Поздние «четверки» получили систему распределенного впрыска топлива вместо архаичного карбюратора, пятиступенчатую коробку передач и новые передние сиденья от Иж-2126 (ВАЗ-21041i). В 2000-х годах интерес к автомобилю начал постепенно падать – уж слишком несвоевременной смотрелась «четверка» на фоне других автомобилей этого класса, включая и новые российские модели с кузовом универсал. Тем не менее вплоть до сентября 2012 года ВАЗ-2104 выпускали на предприятии «ИжАвто», что обеспечило второму вазовскому универсалу статус долгожителя. ★



Первая машина «ВАЗ-2104» с кузовом типа «универсал» на заводском дворе. Тольятти. 1984 г.

# Личный автомобиль: как все начиналось

*Понятие личной собственности, введенное социалистической политэкономией, предполагало ее принципиальное отличие от частной собственности – а именно невозможность использования для личного обогащения.*

**Д**аже чисто теоретическая возможность подобного использования долгое время препятствовала продаже автомобилей гражданам СССР. Хрущёв в качестве альтернативы предлагал организовать систему проката легковых автомобилей.

## *Автомобиль в лотерею*

Собственное производство автомобилей, как известно, началось в СССР в 1920-е годы, но это были исключительно грузовики – именно в таких машинах в первую очередь нуждались народное хозяйство и вооруженные силы. Эта тенденция сохранилась и в дальнейшем: вплоть до начала 1970-х годов грузовых автомобилей в СССР выпускалось больше, чем легковых.

В 1925 году в стране имелось 24 218 автомобилей, из которых только 5792 были легковыми. К началу 1930-х годов в личной собственности граждан находилось не более 15,5% легковых автомобилей. Не сильно изменилась картина и с началом выпуска отечественных легковушек ГАЗ-А и ГАЗ-М1 – на фоне объемов производства грузовиков их выпускалось ничтожно мало. Например, в 1940 году в СССР было изготовлено 5500 легковых автомобилей. Стоит ли удивляться, что в том же году в 4-миллионной Москве в личном пользовании находились не более 500 легковых автомобилей!

В 1930–1940 годы легковые автомобили в СССР населению не продавались. Автомобиль можно было получить в награду за ударный труд, научные и творческие успехи, наконец, выиграть в лотерею. Для человека, который не был ни стахановцем, ни известным ученым, ни писателем, артистом или кинорежиссером, единственным способом получить автомобиль оставалась лотерея. Организацией лотерей занимались добровольные общества: сначала «Автодор», а после его



Юные автолюбители у «Москвича»-407. 1965 г.

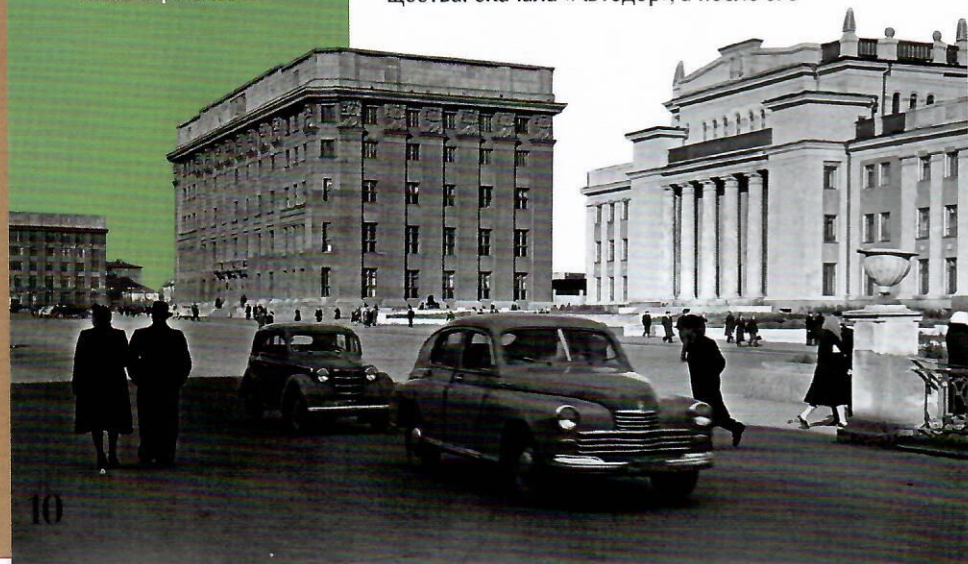
ликвидации в 1935 году – «Осоавиахим». Средства от продажи лотерейных билетов шли на строительство и ремонт дорог.

Надо признать, что советские граждане не были готовы полностью исключить автомобиль из сферы товарно-денежных отношений – его хотели не только получать в награду или выигрывать в лотерею, но и попросту покупать, наряду с другими ценными вещами. В результате получилось так, что продаваться стали не сами автомобили, а возможность их приобретения, например выигранные лотерейные билеты (неофициально, разумеется).

## ★ СЛОЖНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

В культовом фильме «Берегись автомобиля» говорилось: «Каждый пешеход мечтает купить автомобиль, а каждый автовладелец мечтает его продать». Это утверждение было близко к истине – жизнь автовладельца в СССР была нелегка. Так, в 1966 году в Москве имелось лишь 12 станций технического обслуживания в черте города, и еще две – в дорожных motelах. В это трудно поверить, но в 1963 году в Ленинграде работали всего лишь четыре заправки, продажа бензина на которых порой лимитировалась по норме: 5 литров в бак!

На Красном проспекте  
Новосибирска. 1954 г.





Семья из Запорожья отдыхает на Азовском море. 1978 г.

Парк личных автомобилей заметно пополнился после Великой Отечественной войны – за счет трофеев. Правда, и тут все было непросто: чтобы поставить машину на учет в ГАИ, следовало документально подтвердить источник приобретения, а фактическая невозможность в большинстве случаев предоставить необходимые документы приводила, как правило, к конфискации транспортного средства.

### Автомобильные магазины

Эпохальное событие произошло 16 мая 1947 года – в этот день увидело свет Постановление Совета Министров СССР, в соответствии с которым в Москве и Ленинграде была разрешена продажа населению малолитражных автомобилей «Москвич». Последующими постановлениями от 2 сентября 1947 года и 12 февраля 1948 года правительство предложило Глававтосельмашснабу дополнительно открыть еще восемь специализированных магазинов по торговле автомашинами.

Объемы продаж были невелики: в течение 1947 года в специализированной сети фирменных магазинов покупатели смогли приобрести 1350 «Москвичей», в 1948 году – 1403, причем большинство – в столицах. Так, в Москве через Глававтотракторсбыт было реализовано 1070 машин, в Ленинграде – 259, в Тбилиси – 21. Через конторы Глававтосельмашснаба за первый квартал 1948 года в Москве было продано 623 автомобиля, в Ленинграде – 318, в Тбилиси – 94, в Баку – 84, в Ереване – 80. И это при численности населения в стране свыше 170 млн человек! Впрочем, во многих крупных городах и промышленных центрах, таких как Свердловск (Екатеринбург), Челябинск, Молотов (Пермь), Донецк, жители не имели легальных возможностей приобрести легковую машину. Поэтому в дальнейшем список городов, в которых предусматривалось открытие автомагазинов, несколько раз расширился.

Совет Министров СССР обязал Министерство обеспечить продажу во втором полугодии 1948 года частным лицам 6500 автомобилей «Москвич» и 900 автомобилей «Победа», а также запчастей на сумму 700 тыс. руб. Продажа запчастей за наличный расчет могла осуществляться только индивидуальным владельцам зарегистрированных автомобилей.

Бытует ошибочное мнение, что в те годы автомобили продавались свободно: пришел и купил. Это не так – очереди возникли сразу. Например, в Московском спецмагазине в списке желающих приобрести автомашину «Победа» на 15 мая 1954 года значилось 13 тыс. человек, в среднем же продавалось не более 625 машин в месяц. В результате, как и в случае с выигрышными лотерейными билетами, товаром стали официально зарегистрированные места в очереди. ★



Посетители экспозиции производителей легковых автомобилей. Американская Национальная выставка в Сокольниках. Москва. 1959 г.

# В НОМЕРЕ 41

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 41

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ  
ЛИМУЗИН ЗИЛ-4104



ЗИЛ-4104 – ЛУЧШИЙ  
АВТОМОБИЛЬ СССР



СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ  
СОВЕТСКИХ АВТОЗАВОДОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette



ЗИЛ-4104

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ  
ЛИМУЗИН ЗИЛ-4104

ЗИЛ-4104 – ЛУЧШИЙ  
АВТОМОБИЛЬ СССР

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ  
СОВЕТСКИХ АВТОЗАВОДОВ

# СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!