

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 55

СССР



ВАЗ-1111 «ОКА»

ОПЕРАЦИЯ «ШИРПОТРЕБ»
ОДНА МОДЕЛЬ НА ТРИ ЗАВОДА
ИЗ «ОКИ» В «КАМУ»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №55, 2011

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.: (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.

Тираж: 125 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Издатель 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

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев.): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (верх): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: ООО «Де Агостини»
При подготовке номера использованы
материалы книги «Высокой мысли пламень»
(Управление Главного конструктора
АвтоВАЗ. Тольятти, 2004)

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Констанина Андреева, Сергея Доброва,
Александра Павленко,
Дмитрия Будницкого
и Максима Шелепенкова**

**Благодарим за предоставленный
автомобиль ВАЗ-1111 «Ока»
ОАО «18-й таксомоторный парк»
и лично Игоря Юрьевича Семенова.**

Дата выхода в России 15.03.2011





Своим появлением микролитражка «Ока» обязана министру автомобильной промышленности СССР Виктору Николаевичу Полякову. Это он добился разрешения на производство «Оки» сразу на трех автозаводах, сумев «провести» новую машину особо малого класса как обязательный по тем временам «ширпотреб».

Брак по расчету

В 1979 году группа молодых специалистов Серпуховского мотоциклетного завода (СМЗ) при поддержке заместителя главного конструктора А. Попова получила от Министерства автомобильной промышленности СССР разрешение приступить к разработке и изготовлению образцов автомобилей особо малого класса с ручным управлением для инвалидов. К 12 июня 1981 года в сотрудничестве с НАМИ был создан первый прототип НАМИ-0231, получивший имя «Ока». В 1982 году был готов следующий, слегка «подправленный» вариант «инвалидного» прототипа, построенный уже непосредственно в Серпухове СМЗ-1101.

Предполагалось, что новая микролитражка будет оснащаться компактным двигателем от польского *FIAT-126p*. Исходя из этого и рассчитывался весь проект. Но политическая обстановка в Польше в тот момент была крайне нестабильной, поэтому приняли решение строить машину собственными

силами. Это означало, что «Оку» придется разрабатывать заново, вместе с новым силовым агрегатом. Однако у конструкторского коллектива СМЗ было слишком мало сил для решения такой серьезной задачи, и тогда министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков решил подключить к проекту ВАЗ.

26 апреля 1982 года вышел судьбоносный для «Оки» приказ № 135 по Минавтопрому, возлагавший на ВАЗ ответственность за создание конструкции нового автомобиля особо малого класса для инвалидов с участием специалистов НАМИ и СМЗ. Такое решение позволяло разом решить множество проблем.

Во-первых, СМЗ не был готов к выпуску современного автомобиля, а деньгами на капитальную реконструкцию завода государство не располагало. Во-вторых, в то время действовало специальное постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР, согласно которому все крупные

промышленные предприятия помимо основной продукции станков, тракторов и ракет обязаны были производить «товары народного потребления», иначе говоря «ширпотреб», причем не менее чем на пять копеек с каждого рубля. Для многих промышленных гигантов это стало настоящей головной болью: например, на ВАЗе пытались наладить производство чугунных сковородок и наплитных утюгов. И, в-третьих, автопроизводители во главе с Поляковым действительно хотели освоить производство внеплановой «народной» микролитражки.

Разыгранная Поляковым комбинация была по-настоящему красивой. Министр инициировал государственный заказ на разработку и производство автомобиля для инвалидов в объеме 10 тысяч машин в год, что было совершенно оправданно и объективно необходимо. Поскольку СМЗ, владевший монополией на производство «инвалидов», выполнить заказ был не в силах,

ВАЗ-1111 «Ока» на испытательных дорогах Дмитровского автополигона НАМИ



необходимые производственные мощности предстояло создать на ВАЗе и КамАЗе, причем с использованием их собственных ресурсов. Производство автомобиля для инвалидов по 20 тысяч штук в «общегражданском» исполнении в год шло автогигантам в зачет «ширпотреба», и еще 10 тысяч — СМЗ, но именно в инвалидном варианте и в качестве основной продукции. Таким образом, инвалиды наконец-то получали полноценное транспортное средство, ВАЗ и КамАЗ решали проблему с ширпотребовской обязаловкой, и при этом появлялся шанс разработать по-настоящему народный автомобиль современной конструкции.

поменялись. Вазовцы, забыв о социальном характере государственного заказа, начали практически с нуля создавать то ли городской, то ли «народный» автомобиль особо малого класса. В результате от серпуховского прототипа сохранилось лишь имя собственное — «Ока». Ситуация напоминала басню Крылова «Лебедь, Рак и Щука». Возом, который тащили, был проект микролитражки. СМЗ, защищавший интересы инвалидов, выступал в роли Рака, ВАЗ — в роли энергичного Лебеда, норовившего утянуть повозку в «небеса технических инноваций». А хищной Щукой стала команда конструкторов КамАЗа, с порога

проектирования легковых машин. При этом на плечи специалистов СМЗ переложили привычную для них работу по созданию элементов ручного управления и прочих приспособлений, призванных адаптировать конструкцию к возможностям инвалидов. Почти сразу подключилась и группа молодых конструкторов КамАЗа, возглавляемая начальником Отдела легковых автомобилей И. Смирновым.

Летом 1985 года затеянная Поляковым «многоходовка» обрела твердую законодательную базу: 21 июля вышло Постановление № 575 Совета министров СССР «О создании мощностей по производству

Испытатели «Оки» отмечали управляемость, динамику, маневренность и хорошую проходимость машины

Лебедь, Рак и Щука

Летом 1982 года на Волжский автозавод приехали серпуховские энтузиасты во главе с А. Поповым и заместителем главного инженера завода И. Ивенским. Прибыли они не с пустыми руками — привезли свою экспериментальную «Оку». Началась совместная работа, в которой СМЗ выступал в роли не только партнера, но и заказчика. НАМИ предоставил ВАЗу в качестве прототипа для изучения (но не для копирования!) японскую микролитражку *Daihatsu Cuore* 1980 года. То ли эта маленькая, но такая «настоящая» машинка произвела на тольяттинских конструкторов сильное впечатление, то ли сказались легкое головокружение от недавних успехов в создании первой переднеприводной модели завода ВАЗ-2108, но приоритеты неожиданно

заявившая о своем намерении переименовать автомобиль из «Оки» в «Каму». К счастью, к формулировкам решили не придираться, а при проектировании исходили из конкретных параметров технического задания, ограничивавших габариты, массу и себестоимость будущего автомобиля. При этом все задействованные в проекте стороны старались привнести в конструкцию то, что считали главным. По свидетельству С. Шелестова, входившего в группу конструкторов СМЗ, откомандированных на Волжский автозавод (в 1985 году он занял пост главного конструктора СМЗ), шесть-восемь его земляков в ходе проектирования «Оки» постоянно работали в разных отделах УГК ВАЗ. Однако постепенно они были отодвинуты на второй план — сказывалось отсутствие опыта

новой модели легкового автомобиля особо малого класса на производственных объединениях «АвтоВАЗ» и «КамАЗ» и на Серпуховском мотозаводе Министерства автомобильной промышленности СССР в 1986–1988 гг.».

Сын полка

Помимо габаритных, весовых и ценовых ограничений с самого начала техзадание содержало лишь самые общие положения: автомобиль должен быть закрытым, четырехместным, двухдверным, переднеприводным и иметь двухцилиндровый четырехтактный двигатель.

Проект тянули преимущественно специалисты ВАЗа. Ведущим конструктором «Оки» был назначен начальник бюро Отдела общей компоновки УГК Ю. Кутеев, за дизайн отвечал сотрудник вазовского Центра стиля Ю. Верещагин (впоследствии ведущий дизайнер ОАО «АвтоВАЗ»), за двигатель А. Розов, за КПП — А. Романчук.

Двигатель решено было делать двухцилиндровым, рядным, четырехтактным, с водяным охлаждением и расположить его поперек. На ранних стадиях проектирования предполагалось, что это будет совершенно оригинальная конструкция. После ряда экспериментов А. Розову удалось спроектировать силовой агрегат с прекрасными характеристиками: вес 68 кг, мощность 32,5 л. с., расход топлива 4,5 л/100 км. Главной проблемой стала повышенная вибрация, возникавшая из-за синхронного хода двух поршней. Пришлось вводить в конструкцию специальные уравнивающие валы.



Опытный образец СМЗ-1101 «Ока», построенный в Серпухове



Тщательное изучение *Daihatsu Cuore* показало, что простора для творчества у конструкторов практически не оставалось. Оптимальная компоновка узлов и агрегатов и необходимость размещения в салоне четырех человек в рамках заданных габаритов почти неизбежно сводили все к архитектуре, лежащей в основе *Daihatsu*. Работавший над экстерьером кузова Ю. Верещагин жаловался, что, при всем желании изобразить нечто оригинальное, приходилось возвращаться к утилитарным формам японской микролитражки. Оставалось добиваться самобытности в «оперении».

Когда стало ясно, что «Ока» рано или поздно все же окажется на конвейере, сверху пришла новая директива: в целях снижения себестоимости двигатель для микролитражки необходимо максимально унифицировать с недавно освоенным мотором ВАЗ-2108. На практике это означало следующее: разрабатывать силовой агрегат придется заново, ломая голову над тем, как из четырехцилиндрового двигателя сделать двухцилиндровый. В результате новая конструкция представляла собой «восьмерочный» движок с «вырезанными» из середины вторым и третьим цилиндрами, оснащенный все теми же противовесными валами, обеспечивавшими равномерную и плавную работу. На заводе этот мотор получил прозвище «полвосьмого». Новый двигатель рабочим объемом 649 см³ с индексом «ВАЗ-1111» потяжелел по сравнению с оригинальной разработкой всего на 5 кг и в мощности потерял лишь 3 л. с. За счет его компактности и остроумной компоновки моторного отсека теперь можно было

разместить запаску под капотом, освободив дополнительное место в небольшом багажнике. Первые два опытных образца первой серии новой микролитражки (серии «100») были изготовлены в марте 1984 года. Один оставили «для отвода глаз» заезжим чиновникам из министерства, а второй пустили на комплексные испытания. В том же году собрали еще 14 образцов серии «100». Испытания в самых разных режимах и условиях выявили ряд существенных недостатков. Во-первых, отвратительно работала задняя подвеска на диагональных рычагах. В том, что в ходе работы над ошибками ее конструкция была радикально изменена и стала представлять собой уменьшенный аналог «восьмерочной» на взаимосвязанных продольных рычагах, была заслуга конструкторов КамАЗа, проявивших настойчивость и предоставивших для прототипов серии «200» готовые экспериментальные узлы. Кроме того, полностью переработали схему передней



Опытный образец ВАЗ-1111 «Ока», построенный в Тольятти

А в это время...

1988 год



30 октября бразилец Айртон Сенна впервые стал чемпионом мира в Формуле-1, одержав фантастическую победу на Гран-при Японии: занимая 16-е место на первом круге, он выиграл гонку и обошел по очкам Алена Проста. На фото: Сенна принимает поздравления от 82-летней болельщицы француженки Жанны Дамеро.

1991 год

13 мая впервые вышел в эфир телеканал РТР. Первой программой нового телеканала стала программа «Вести», а ее первым главным редактором — Олег Добродеев. Сегодня аудитория РТР в России превышает 117 миллионов человек.

1994 год



Президентом Белоруссии впервые стал Александр Григорьевич Лукашенко. В период «перестройки» в 1990 году Лукашенко избирался народным депутатом Верховного Совета Белоруссии, возглавлял комиссию по борьбе с коррупцией. В декабре 2010 года в четвертый раз переизбран на пост президента.

подвески типа *McPherson*, сконструировали новую КПП, на 100 мм увеличили базу и, соответственно, длину автомобиля.

По мнению самого Ю. Верещагина, «Ока» серии «200» была не просто исправленным вариантом предыдущего прототипа, а большим шагом вперед: подобие самодвижущейся коляски превратилось в полноценный автомобиль.

В 1985 году было изготовлено 16 микролитражек серии «200». Они также подверглись стендовым и дорожным

Летом 1986 года прототипы последней, «300-й» серии прошли южные климатические испытания в Азербайджане и Туркмении, а зимой — северные, в Коми АССР, где столбик термометра порой опускался до -46°C . В этих испытаниях принимали участие специалисты всех трех заводов. В 1987 году на Дмитровском полигоне и в ходе автопробега к Запорожью прошли государственные приемочные испытания «Оки». В сентябре Госкомиссия рекомендовала автомобиль к производству.

стратегическое решение: изменить статус Серпуховского мотоциклетного завода, переименовав его в автомобильный, и ввести его в состав производственного объединения «АвтоВАЗ». А уже после этого проводить генеральную реконструкцию предприятия силами и средствами «старшего брата».

18 февраля 1988 года в связи с переходом СМЗ на перспективный выпуск легкового автомобиля «Ока» приказом министра автомобильной промышленности СССР

В «Оке» воплотились все три исходные концепции — инвалидного, городского и «народного» автомобилей

испытаниям, в том числе горным, на перевалах Кавказа. На этот раз «Ока» привела водителей-испытателей в восторг. Они единодушно отмечали хорошую управляемость, динамику, маневренность машины, ее вполне приличную эргономику и, что было несколько неожиданно, проходимость! Тем временем на СМЗ работали над созданием версий для инвалидов. На образцах серии «100» были успешно опробованы ручные приводы газа и тормоза, а в начале 1986 года на собранных в Серпухове прототипах второй серии испытания прошел электровакуумный привод сцепления.

Три русла «Оки»

В 1987 году начался долгий этап освоения серийного производства «Оки» каждым из трех заводов. Несмотря на министерский приказ, проблем на местах хватало. С самого начала было понятно, что маломощный СМЗ, располагавший допотопным оборудованием, не только не потянет выпуск оговоренных планом 10 тысяч машин в год, но вообще не сможет собирать ничего сложнее своих мотоциклов. Реконструкция СМЗ в качестве самостоятельного предприятия в планы государства не входила, поэтому Поляков принял еще одно

предприятие было переименовано в Серпуховский автомобильный завод (СеАЗ) производственного объединения «АвтоВАЗ». К концу года завершилась реконструкция завода, а в начале следующего с конвейера СеАЗ сошли первые микролитражки с ручным управлением СеАЗ-1111-01. Всего в 1989 году в Серпухове собрали сто автомобилей для инвалидов.

КамАЗ подготовил производство «Оки» чуть раньше — первая предсерийная микролитражка сошла с его конвейера 26 декабря 1987-го, в течение следующего года удалось собрать 129 микролитражек,



Серийный легковой автомобиль СеАЗ-1111 «Ока»



названных в порядке односторонней инициативы «Кама». Серпуховчанам пришлось потрудиться, чтобы вернуть машине первоначальное название. На ВАЗе к сентябрю 1988 года также была собрана опытная партия из двухсот машин.

Для своего времени «Ока» была весьма прогрессивным автомобилем, в итоге совместившим все три исходные концепции. Во-первых, инвалиды наконец-то получили вполне достойную, полноценную машину. Во-вторых, впервые в истории нашего автопрома была реализована идея компактного и экономичного городского автомобиля. И, в-третьих, ВАЗ-1111 с полным правом претендовал на статус «народного» автомобиля. В 1989 году его цена составляла 2400 руб., в то время как ВАЗ-968М стоил на полторы тысячи дороже.

После распада СССР и передела собственности ситуация с производством «Оки» складывалась по-разному. 19 ноября 1991 года выпускавшее «Оку» структурное подразделение КамАЗа «Производство легковых автомобилей» было реорганизовано

в «Завод микролитражных автомобилей» (ЗМА). Последняя «Ока» сошла с конвейера ЗМА 19 мая 2006 года. На ВАЗе выпуск микролитражек был полностью прекращен в феврале 1995-го, и завод сосредоточился на производстве двигателей и КПП.

Работы по пусковой наладке автоматической линии сварки кузова, шасси и боковин автомобиля «Ока» на Серпуховском автозаводе специалисты АвтоВАЗа завершили 8 августа 1995 года. Отныне СеАЗ не только оснащал почти готовые автомобили ручным управлением, но и сам собирал «общегражданские» модификации «Оки». В мае 2005 года АвтоВАЗ продал свою долю в СеАЗе самарской промышленной группе «Автоком». В 2006-м серпуховчане попытались повысить конкурентоспособность морально устаревшей микролитражки, создав модификацию с трехцилиндровым инжекторным двигателем китайского производства, однако модернизация не дала заметных результатов. В ноябре 2008 года СеАЗ прекратил выпуск «Оки» в связи с нерентабельностью.

Дальние родственники



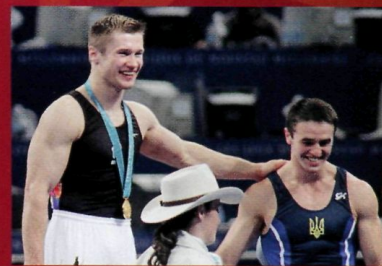
Daihatsu Cuore (1980–1985 годы)

Выбор именно этой японской микролитражки в качестве прототипа для «Оки» был обусловлен соответствием архитектуры Daihatsu Cuore требованиям технического задания (передний привод, поперечное расположение двухцилиндрового рядного двигателя объемом 547 см³), а также созвучием его экстерьера идеям дизайнеров проекта. Однако наши специалисты допустили серьезный просчет: семейство Cuore (презентация модели состоялась в 1980 году) это сугубо городские автомобили, у которых конструкция подвески и основные параметры шасси имеют свои особенности. В результате первый прототип «Оки», конструктивно повторявший Daihatsu, на трековых испытаниях опрокинулся при совершении безобидного маневра на скорости 40 км/ч. «Городская» идеология оказалась неприемлемой для автомобиля, задуманного как уменьшенная копия полноценной машины на все случаи жизни.

1998 год

29 октября в США запущен космический корабль с 77-летним Джоном Гленном — самым старым в истории астронавтом. Гленн был первым американским астронавтом, совершившим орбитальный космический полет: 20 февраля 1962 года на «Меркурии-6» он три раза облетел земной шар.

2000 год



15 сентября в Сиднее (Австралия) открылись XXVII летние Олимпийские игры. Самым титулованным российским спортсменом стал гимнаст Алексей Немов, завоевавший две золотые, одну серебряную и три бронзовые медали. На фото: Алексей Немов (слева) на церемонии награждения.

2005 год



30 августа на Новый Орлеан (США) обрушился ураган «Катрина». Дамбы были разрушены волнами высотой 8,5 метров, и вода из Мексиканского залива затопила до 80 % территории города. Начались мародерства и инфекционные заболевания. В город были направлены регулярные войска. На фото: жители спасаются бегством от урагана «Катрина».

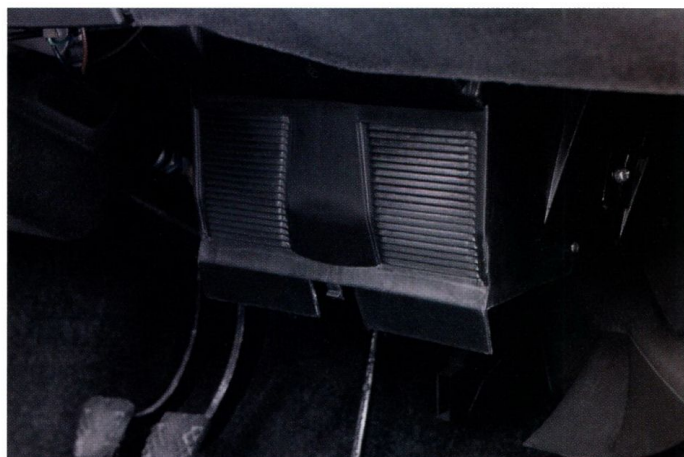


BA3-1111 «OKA»





- ❶ Интерьер салона VAZ-1111 подчеркнуто прост и по дизайну перекликается с VAZ-2101 «Жигули»
- ❷ На ветровом стекле VAZ-1111 «Ока» всего один стеклоочиститель, обеспечивавший достаточно качественную очистку
- ❸ «Черный ящик» под панелью приборов — отопитель салона





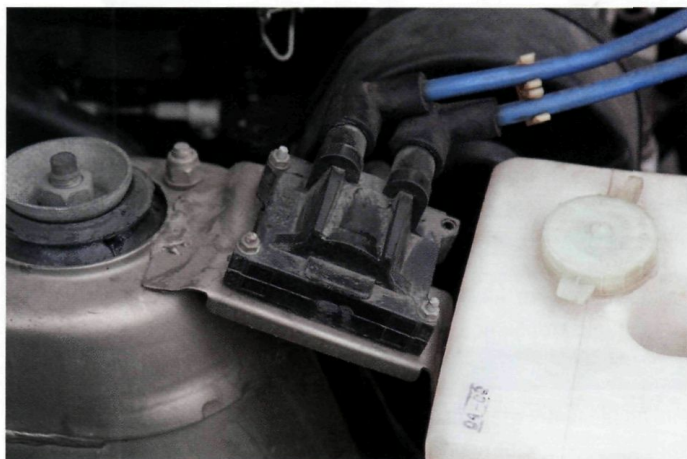
- ❶ Маленькой машине — маленькие зеркала, настроить которые можно было прямо из салона
- ❷ Заднее стекло на «Оке» имело собственный стеклоочиститель и электрообогрев
- ❸ Горловина бензобака не закрывалась лючком: она просто выведена наружу — на боковину кузова
- ❹ Задний противотуманный фонарь красного цвета — штатное оснащение «Оки»
- ❺ ВАЗ-1111 создавался как полноценный, но дешевый автомобиль, поэтому светотехника проста и незатейлива



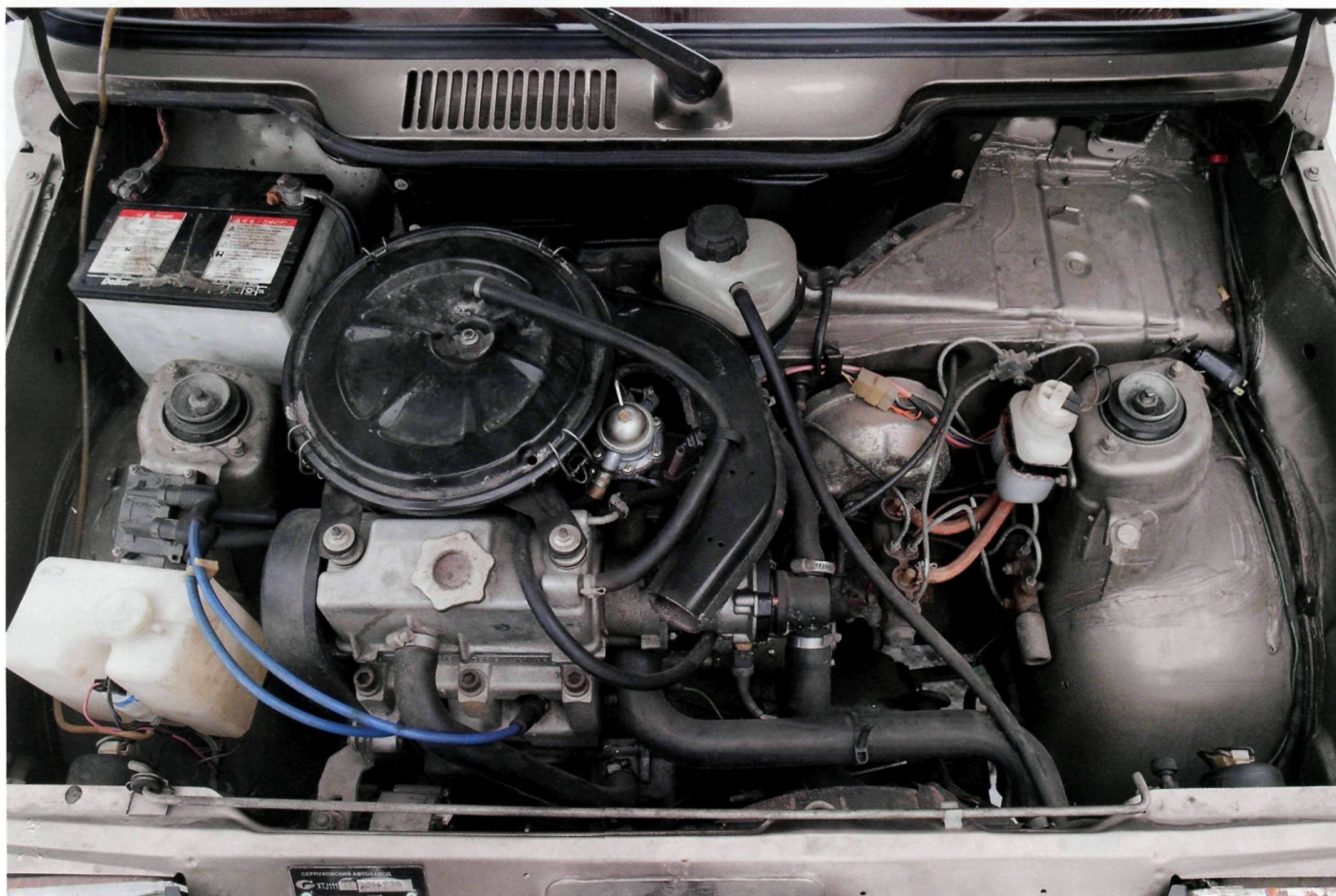
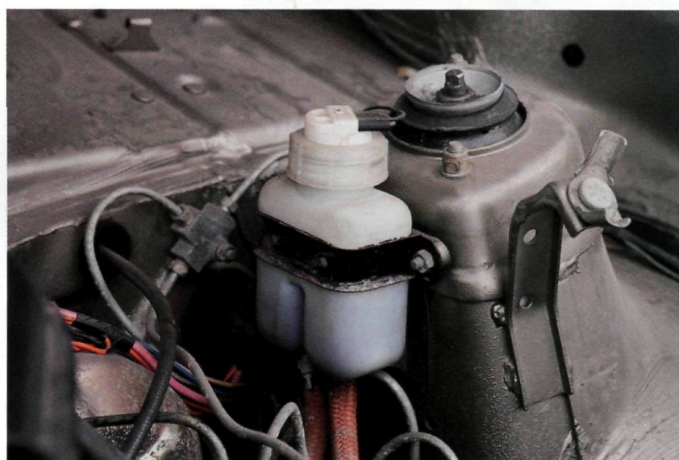


- ❶ Задний номерной знак расположен неудачно — в зоне наибольшего загрязнения
- ❷ Низкая погрузочная высота «Оки» и складывающиеся задние сиденья позволяли перевозить довольно громоздкие грузы
- ❸ Бачок заднего стеклоомывателя располагался практически в багажнике
- ❹ Коммутатор системы зажигания





- ❶ У двухцилиндровой «Оки» не было распределителя зажигания с механическим приводом, вместо него стоял электронный блок
- ❷ Расширительный бачок системы охлаждения двигателя
- ❸ Единый гидравлический бачок двухконтурной тормозной системы отличался скромными размерами
- ❹ Правую часть подкапотного пространства занимало запасное колесо (в данный момент снято), а левую расположенный поперек небольшой двухцилиндровый двигатель



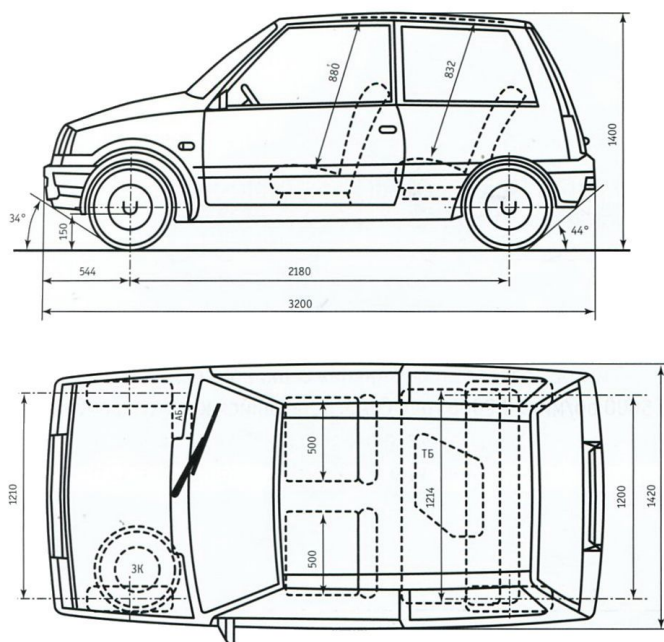


Схема автомобиля ВАЗ-1111 «Ока»

Технические характеристики ВАЗ-1111 «Ока»

Число мест	4
Максимальная скорость	120 км/ч
Разгон до 100 км/ч	30 с
Расход топлива при скорости 90 км/ч	4,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ 35А
Генератор	37.3701
Стартер	39.3708
Регулятор напряжения	17.3702
Датчик момента искрообразования	5520.3706
Свечи зажигания	FE65CPR (Югославия) или А17ДВР, А17ДВРМ
Размер шин	135/80R12
Масса, кг	
снаряженная	635
полная, в том числе:	975
на переднюю ось	495
на заднюю ось	480
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	150
под задней осью	170
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	4,6

Рулевой механизм

шестерня-рейка; передаточное число 126/3,25
(в числителе приведено значение полного хода рейки,
в знаменателе число оборотов рулевого колеса)

Подвеска передняя

независимая типа *McPherson*, с цилиндрическими пружинами,
амортизаторами, нижними поперечными рычагами с растяжками
и стабилизатором поперечной устойчивости

Подвеска задняя

на продольных взаимосвязанных рычагах, с цилиндрическими
пружинами и амортизаторами

Тормоза

рабочий передние тормоза дисковые, задние барабанные;
привод гидравлический, двухконтурный по диагональной схеме,
с вакуумным усилителем и регулятором давления

стояночный на тормозные механизмы задних колес,
привод тросовый

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами
на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, с диафрагменной пружиной

Передаточные числа

I 3,7; II 2,06; III 1,27; IV — 0,90; задний ход 3,67

Главная передача

цилиндрическая, косозубая, передаточное число 4,54;
привод колес осуществляется валами с шарнирами
равных угловых скоростей

Двигатель

ВАЗ-1111, рядный, карбюраторный, четырехтактный,
двухцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	71
Рабочий объем, см ³	649
Степень сжатия	9,9
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2

Карбюратор

1111-1107010

Максимальная мощность

29,3 л. с. при 5600 об/мин

Максимальный крутящий момент

4,5 кгс.м при 3400 об/мин

«Ока» выпускалась с 1988 по 2008 год. За 20 лет на заводах ВАЗ, КамАЗ (ЗМА) и СеАЗ в общей сложности было построено около полумиллиона микролитражек всех модификаций. Поскольку большую часть времени автомобиль выпускался в условиях рынка, помимо базовых версий и социальных модификаций существует множество «коммерческих» и перспективных разработок, созданных как основными производителями, так и сторонними предприятиями.

Наиболее существенной для общей платформы ВАЗ-1111 модернизацией можно считать внедрение в 1996 году разработанного тольятинскими конструкторами нового двигателя ВАЗ-11113. Этот двухцилиндровый мотор являлся «половинкой» серийного силового агрегата ВАЗ-21083, имел рабочий объем 749 см³ и развивал мощность 31,7 л.с. при 5600 об/мин. В 2006 году СеАЗ, оставшийся к этому времени единственным в стране производителем «Оки», предпринял попытку радикально осовременить «механику» микролитражки. Часть машин начали оснащать китайским трехцилиндровым инжекторным двигателем TJ376QE1 (лицензионный мотор *Daihatsu Sharade G10*), соответствующим нормам ЕВРО-2 (рабочий объем 993 см³, мощность 53 л.с. при 6000 об/мин).

Таблица основных «сквозных» модификаций автомобиля «Ока»

Двигатель	ВАЗ	КамАЗ (ЗМА)	СеАЗ			
			базовая	ручное управление	управление двумя руками и одной ногой	управление одной рукой и одной ногой
ВАЗ-1111	ВАЗ-1111	ВАЗ-1111	ВАЗ-1111	СеАЗ-1111-01	СеАЗ-1111-02	СеАЗ-1111-03
ВАЗ-11113	—	ВАЗ-11113	ВАЗ-11113	СеАЗ-11113-01	СеАЗ-11113-02	СеАЗ-11113-03
TJ376QE1	—	—	СеАЗ-11116	СеАЗ-11116-01	СеАЗ-11116-02	—

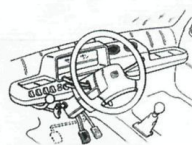


«Ока-ХІ»

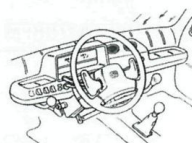
Внутризаводские пикапы в ограниченных количествах создавались практически всеми отечественными автопроизводителями. Не стал исключением и Серпуховский автозавод, однако его инженеры не ограничились привычной практикой переделки серийных легковых кузовов. В 2004 году серпуховчанами были построены сначала опытные, а затем и товарные образцы транспортеров «Ока-ХІ» с полностью открытой двухместной кабиной и расположенной перед ней грузовой платформой с невысокими бортами. Силовой агрегат у этого уникального транспортного средства оказался сзади; ведущими, соответственно, стали задние колеса, но управляемыми остались передние.

Несмотря на откровенную экзотичность конструкции, завод был готов наладить мелкосерийное производство транспортера. «Ока-ХІ» предлагалась к продаже в фирменном магазине СеАЗа и на заводском сайте.

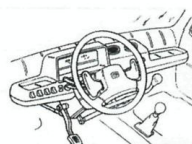
На Серпуховском автозаводе выпускалось множество специальных модификаций для людей с ограниченными физическими возможностями. Среди них можно выделить четыре основные модели самые массовые среди машин с ручным управлением.



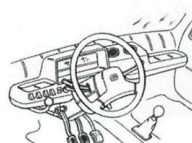
СеАЗ-1111-02(10) для управления руками и одной ногой. Электровакуумный автоматизированный привод сцепления компенсировал отсутствие одной ноги. Привод акселератора под левую ногу мог располагаться слева от педали тормоза.



СеАЗ-1111-01(10) для управления руками. Рычаги привода акселератора выведены на рулевое колесо, управление сцеплением осуществляется с помощью электровакуумного автоматизированного привода, а тормозной системой — с помощью рычага, расположенного с правой стороны от руля.

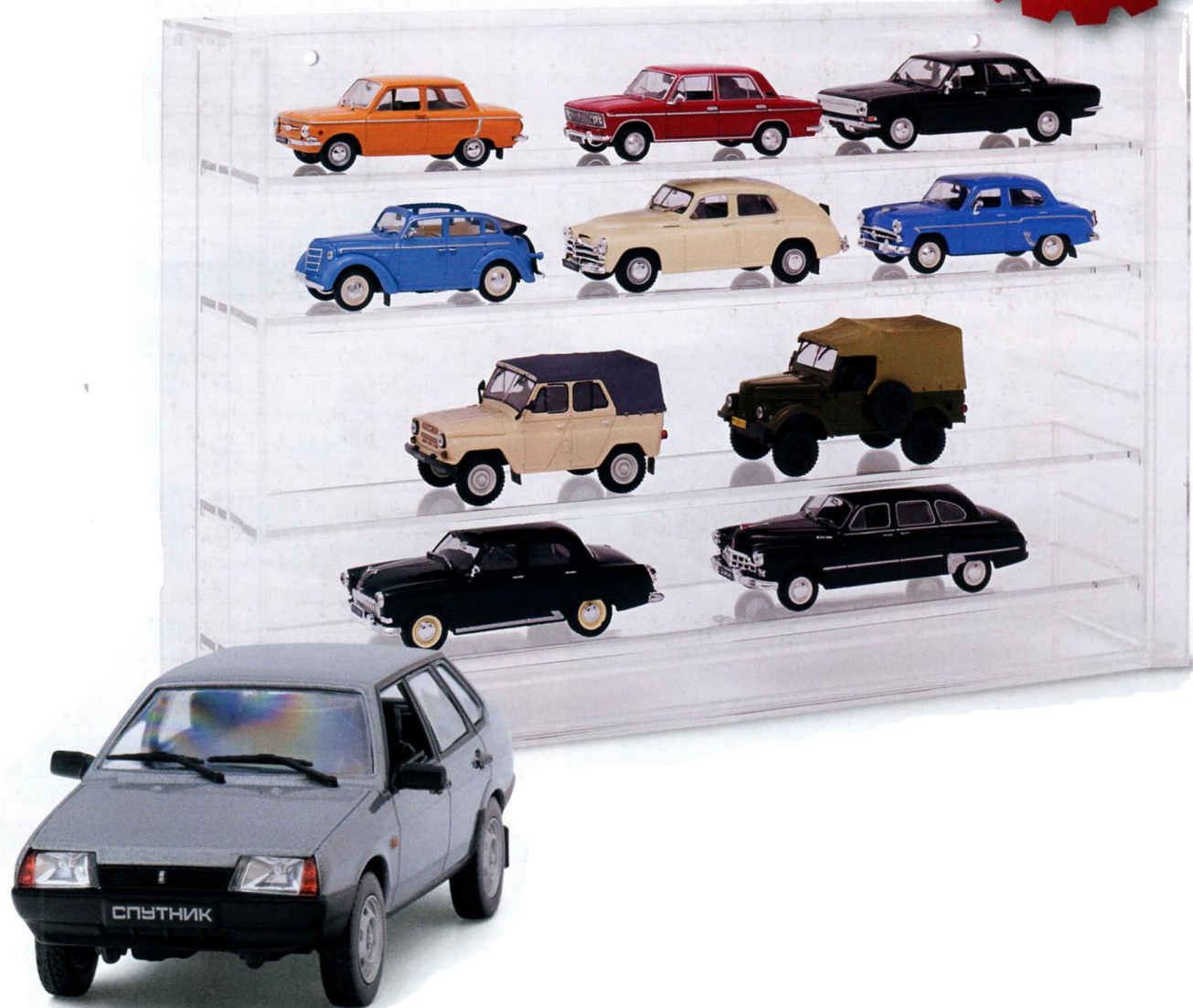


СеАЗ-1111-02(60) для управления руками и левой ногой. Привод акселератора располагался внутри обода рулевого колеса, а рычаг рабочей тормозной системы — с правой стороны от рулевой колонки. Привод сцепления осуществлялся ногой.



СеАЗ-1111-02(41) для управления руками и правой ногой. Педаль сцепления продублирована рычагом с левой стороны рулевого колеса, все остальные органы управления как у обычного автомобиля.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
VAZ-21099 «СПУТНИК»**

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X 00055
9 772071 095773