

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.



№ 21



ВАЗ-2108 «СПУТНИК»

ПЕРВЫЙ ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЙ
ОТ «СПУТНИКА» ДО «САМАРЫ»
БЫСТРЕЕ, ЛЕГЧЕ, СИЛЬНЕЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №20, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

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

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

Свидетельство о регистрации 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 Паблшинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

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

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

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

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»

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2009 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (центр, все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

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

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

**При подготовке номера использованы
материалы книги: «Высокой мысли
пламень». Управление главного
конструктора АвтоВАЗ, Тольятти, 2004 г.**

**Автомобиль ВАЗ-2108
любезно предоставлен
Игорем Пучковым (г. Москва).**





Появление новой отечественной машины всегда становится событием. Причем особое значение оно приобретает, если знаменует очередной виток развития техники. ВАЗ-2108 стал не просто новой машиной, а первой отечественной переднеприводной моделью и первым в СССР автомобилем с кузовом хэтчбек, родоначальником всех последующих волжских легковушек.

В поисках решений

Официально о создании в Тольятти новой модели легкового автомобиля объявил министр автомобильной промышленности В. Н. Поляков в своем выступлении на XXVI съезде КПСС в феврале 1981 года. Он сообщил, что в одиннадцатой пятилетке на ВАЗе будет создана машина с передними ведущими колесами, не связанная по конструкции и технологии с выпускаемыми «Жигулями» классической компоновки. Переднеприводная схема давно привлекала автомобильных конструкторов, но массовый переход в мире на такие модели начался лишь в середине 70-х годов прошлого века. При этом даже в условиях прекрасной европейской дорожной сети их распространение сдерживалось недостаточной проработанностью конструкции и технологии узлов привода колес, рулевого управления, подвески силового агрегата. Однако поперечное расположение силового агрегата и передних ведущих

колес при существовавшем тогда уровне развития техники уже позволяло сделать автомобиль малого класса компактнее и легче обычного. За счет этого появилась возможность более эффективного использования пространства в машине, увеличения курсовой устойчивости и проходимости по дорогам со скользким покрытием, исключения заносов из-за пробуксовки колес. А самое главное, повышался уровень безопасности при лобовом ударе. Интересно, что на ВАЗе идею создания автомобилей с передними ведущими колесами вынашивали с самого начала работы завода. Первые исследования в этой области проводились в инициативном порядке и были нацелены на создание машины особо малого класса, потребность в которой остро ощущалась в стране. А ведь тогда на заводе полным ходом шел монтаж цехов для сборки ВАЗ-2101 классической компоновки, причем минимальный срок окупаемости устанавливаемого оборудо-

дования подразумевался никак не менее 25 лет! Но все же в перспективе специалисты завода рассматривали именно машину с передним приводом. Справедливости ради стоит отметить, что к этому времени ряд западноевропейских компаний, в том числе «Фиат», уже давно выпускали переднеприводные легковые автомобили. Поэтому у наших конструкторов была возможность ознакомиться с ними, составить собственное мнение о преимуществах переднего привода. Первый переднеприводный прототип особо малого класса на ВАЗе изготовили осенью 1971 года. Он получил наименование 131101. Силовой агрегат в этой модели размещался поперек машины, вместе с коробкой передач. Четырехцилиндровый двигатель микролитражки при рабочем объеме 1000 см³ развивал мощность 45 л. с. Данный автомобиль отличали такие технические новшества, как подвеска передних колес типа «Мак-Ферсон»,



Серийный автомобиль ВАЗ-2108 «Спутник»

независимая торсионная подвеска задних колес на продольных рычагах, рулевое управление оригинальной конструкции. Передние колеса приводились в действие полуосями с внешними шарнирами равных угловых скоростей (сдвоенные шарниры Гука) и внутренними двухшпиловыми шарнирами. Этот прототип прошел полный цикл лабораторно-дорожных испытаний и стал хорошей основой для последующих работ в области переднего привода. В дальнейшем на ВАЗе был испытан ряд зарубежных переднеприводных моделей (FIAT-127 и FIAT-128), рассмотрены такие

важным итогом исследований того периода относится подбор типа шарниров равных угловых скоростей (ШРУС). Это решение стало общим для переднеприводных и полноприводных автомобилей (в 1973–1976 годах полным ходом велись разработки полноприводной модели ВАЗ-2121 «Нива»). В 1975 году работа завершилась подписанием лицензионного соглашения с английской фирмой *Hardy Spicer*. На его основе в 1976 году завод приступил к производству шарниров типа «Рцеппа-Бирфильд» для ВАЗ-2121. Позже эти же права были распространены на ШРУСы для ВАЗ-2108.

Первый прототип ВАЗ-2108 был готов в декабре 1978-го, и в течение 1979 года шла работа с прототипами первой серии. Их удачная внешность вполне соответствовала мировым тенденциям дизайна легковых автомобилей того времени. В ходе отработки конструкции ее практически не изменяли. Стиль машины разработали дизайнеры В. Пашко и В. Кряжев под руководством Марка Васильевича Демидовцева. В 1980 году вышли в свет прототипы второй серии. Тогда же Минавтопром, предвидя экспортные перспективы новой модели, подключил ряд западноевропейских фирм

Новая «Лада» была полностью создана советскими конструкторами

автомобили, как *FIAT Ritmo* и *VW Golf* (образца 1974 года), новейший на тот момент *Opel Kadett*. Специалисты оценивали достоинства и недостатки конструкций, долговечность и соответствие отечественным эксплуатационным условиям. К сожалению, ни один из импортных автомобилей не был стопроцентно пригоден для работы в заданных параметрах. Большие перепады температуры и сложный дорожный рельеф с множеством запыленных участков (грунтовые дороги) быстро выводили из строя элементы переднего привода на иномарках. Стало понятно, что для нашей страны необходим специально созданный переднеприводный автомобиль. Второй прототип, 231101, оказался более совершенным по конструкции и внешнему виду. Его изготовили в 1973 году. К самым

Последний прототип подготовительного периода 431101 с собственным наименованием «Ладога» появился в 1977 году. Эта модель рассматривалась как перспективный вариант для запорожского завода «Коммунар» (ЗАЗ) и воплотила весь опыт предыдущих поисковых и экспериментальных работ. В конструкции «Ладоги» учитывались результаты испытаний десяти зарубежных переднеприводных моделей. Позже технические решения, заложенные в 431101, получили развитие в модели ВАЗ-2108. Ее проектирование началось в мае 1977 года под руководством главного конструктора Волжского автомобильного завода Георгия Константиновича Мирзоева и ведущего конструктора по переднеприводным машинам А. Миллера.

к доводке ВАЗ-2108 и приспособлению его к многообразным требованиям внешних рынков сбыта. Для ускорения запуска в серийное производство машины с новой для нас переднеприводной компоновкой был заключен контракт с западногерманской компанией «Порше». Почему именно с ней? Во-первых, она не являлась прямым конкурентом ВАЗа, так как не выпускала автомобилей подобного класса, а во-вторых, это известная инженеринговая фирма, выполняющая заказы многих зарубежных автомобильных компаний.

При этом надо подчеркнуть, что новая «Лада» была полностью создана советскими конструкторами. Специалисты «Порше», обладающие большим опытом, подключились к работам на стадии доводки автомобиля. Основная помощь немецких коллег пришлась на двигатель объемом 1300 см³ (проект «Гамма»), который был для ВАЗ-2108 приоритетным. Унифицированные с ним двигатели объемом 1100 и 1500 см³ создавались и дорабатывались параллельно собственными силами завода.

«Порше» была не единственной компанией, участвовавшей в создании восьмой модели. Также был подписан договор с итальянской *UTS*, дочерней фирмой «Фиата», специализирующейся на технологических разработках. С ее помощью ВАЗ осваивал новые технологии, заложенные в конструкцию ВАЗ-2108.

Всего же на «восьмерку» было закуплено более 20 лицензий. Различные европейские компании предоставили права на производство передних дисковых тормозов,

24 мая 1985 года с конвейера ВАЗа сошел 9-миллионный автомобиль, им стал ВАЗ-2108





ВАЗ-2108 оснащен новым, современным двигателем, более экономичным и долговечным, чем его предшественники. Объединенный с трансмиссией в компактный блок, он расположен поперек машины и приводит передние, а не задние колеса. Переднеприводная компоновка позволила сделать машину компактнее и легче, чем другие хорошо известные модели ВАЗ, при тех же внутренних объемах салона и уровне комфорта водителя и пассажиров. В частности, «восьмерка» на 50–60 кг легче ВАЗ-21011.

вакуумного усилителя тормозов, реечного рулевого управления, синхронизаторов коробки передач, сцепления, стоек передней подвески, шарниров равных угловых скоростей и т. д.

Следующая серия прототипов (с условным обозначением «серия 100», по правилам наименования опытных серий, принятым в «Порше») относится к 1981 году. В ней уже были учтены замечания европейских партнеров ВАЗа. Каких-либо внешних изменений автомобиль не претерпел, а вот конструкция многих узлов и систем подверглась существенному усовершенствованию. В частности, был сделан акцент на безопасности, долговечности, удобстве пользования автомобилем.

Машины этой и последующих серий тестировались по усложненной программе: два-три автомобиля проходили интенсивные ресурсные испытания на полигоне НАМИ за достаточно короткое время общий пробег доводили до 80 000 километров. Испытания на близкой к максимуму скорости шли практически в течение всего светового дня. На этом этапе удалось выявить и устранить отдельные слабости в конструкции двигателя. Параллельно с доводочными работами велась подготовка производства, а по технической документации «серии 100» уже была заказана часть оборудования для изготовления ВАЗ-2108.

Автомобили следующей серии, «200» (конец 1981 года), проходили испытания в разных природно-климатических зонах. Так, возможности машины в северных условиях проверялись изначально близ Сыктывкара (Коми АССР), а позже в районе Сусумана, в Магаданской области. Скоростное движение на серпантинах, преодоление горных привалов, буксировка прицепа в горах оценивались на Кавказе, под Орджоникидзе. В районе туркменского

Чарджоу проверялись системы терморегуляции двигателя и вентиляции салона, эксплуатационные качества автомобиля в целом при повышенных температурах... В общем, все узлы и системы «восьмерки» серьезно проверялись на прочность. Последние прототипы («серия 300») выпустили в 1982–1983 годах. Это уже были фактически предсерийные машины точно такие же должны были сойти с конвейера. Подготовка производства велась параллельно с доводкой автомобиля, поэтому «серию 300» оснастили многими деталями, изготовленными по окончательно отработанным технологиям.

Большую роль в доводке автомобиля и отработке его конструкции сыграли участки мелких серий, созданные на каждом из производств завода. С 1982 года они последовательно наращивали выпуск узлов и деталей, изготовив к концу 1983 года свыше 150 опытных образцов новой машины для широких эксплуатационных испытаний.

Среди основных особенностей в механической части новой модели отметим следующие: зубчатый ремень для привода распределительного вала, пятиступенчатая коробка передач (впервые примененная в модельном ряду ВАЗ), реечное рулевое управление, вакуумный усилитель тормозов, передние дисковые тормоза с плавающей скобой, а также радиальные шины; электронная система зажигания с бесконтактным прерывателем-распределителем и катушкой зажигания с высокой энергией разряда, фары с регулировкой в зависимости от нагрузки машины. Кроме того, по лицензии французской фирмы «Солекс» (Solex) для «восьмерки» был изготовлен новый карбюратор. В целом же на ВАЗ-2108 внедрено столько новинок в конструкции, сколько до тех пор не было ни на одном из вазовских автомобилей.

А в это время...

1984 год



13 февраля после смерти Юрия Андропова новым Генеральным секретарём ЦК КПСС стал Константин Устинович Черненко. Он возглавлял страну в течение всего одного года и двадцати пяти дней и стал последним, похороненным у Кремлёвской стены.

На фото: Черненко на трибуне Мавзолея во время празднования 1 мая.

1985 год

Компания *British Telecom* объявила о постепенном упразднении одного из символов Англии, красных телефонных будок K-6. Однако даже с наступлением эры мобильных телефонов красные будки не исчезли совсем, их изготавливают по сей день и устанавливают в исторических частях городов.

1991 год

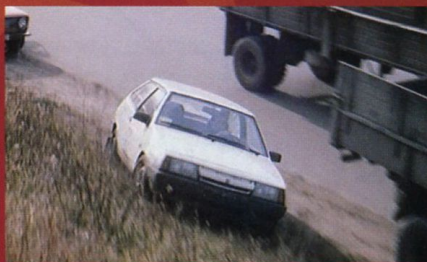


Осуществлена попытка государственного переворота в СССР. Члены Государственного комитета по чрезвычайному положению (ГКЧП) хотели сместить с должности президента М. С. Горбачева и сорвать намеченное на 20 августа подписание договора «О союзе суверенных государств».



«По прозвищу «Зверь»» (реж. А. Муратов, 1990 год)

Захватывающий боевик перестроечных времен. Бывший афганец Савелий Говорков становится телохранителем красавицы Ларисы, однако довольно скоро сам герой попадает на зону, а женщина — в психиатрическую лечебницу. Хэппи-энд по-советски все же состоялся: Савелию удалось бежать из мест заключения и освободить любимую. В фильме присутствуют все неперенные атрибуты жанра: драки, стрельба, каскадерские трюки, погони. Зрителю остается только задаться, сколько транспортных средств было уничтожено полностью или частично во время съемок, однако «восьмерке» ВАЗ-2108 этой печальной участи удалось избежать.



Предсерийный экземпляр ВАЗ-2108 проходит испытания на автополигоне НАМИ в Дмитрове (1984 год)

Имя

Новому автомобилю необходимо было придумать собственное имя. Дизайнеры остановились на «Спутнике» и передали конструкторам графику с этим названием. Хотя оно еще и не было утверждено, Г. Мирзоев дал «добро» использовать

его на опытных сериях автомобилей. Постепенно это наименование переключалось и на серийные машины. Привычная нам сегодня «Самара» появилась намного позже, когда ВАЗ-2108 пошла на экспорт. Время показало, что «Спутник» не прижился, и со временем оказался полно-

стью вытеснен более удачной «Самарой». Под этим наименованием машины стали поставаться и на внутренний рынок. В народе автомобиль получил прозвище «Зубило» за характерный клиновидный кузов и заостренную маску решетки радиатора.



Дальние родственники



SEAT Ibiza Mk1 (1984)

Эта наиболее близкая к нашей «восьмерке» европейская легковушка действительно во многом перекликалась с ней. Обе машины похожи по компоновке, конструкции, дизайну, а также отличаются вполне доступной ценой. В создании этой модели тоже участвовала «Порше», в том числе в разработке и доводке силовых агрегатов. Кстати, эта компания всерьез намеревалась продать нам лицензию на производство двигателя SEAT вместо доводки и освоения двигателя вазовской конструкции.



Skoda Favorit (1987)

Старались не отставать от новых тенденций и в странах соцлагеря. Буквально следом за нашей «восьмеркой» в Чехословакии появилась очень похожая *Skoda Favorit*. Правда, чехи не стали разрабатывать дизайн новой машины самостоятельно и отдали этот проект итальянской компании *Bertone*. Однако к 1994 году *Favorit* уже не выдерживал конкуренции, поэтому потребовалась основательная модернизация и переименование автомобиля в *Skoda Felicia*.



Lada Samara T3 в Москве на ралли «Париж-Пекин 1995», часть трассы которого проходила по территории нашей страны

Спорт

«Восьмерки» пользовались большой популярностью у спортсменов-раллистов. Небольшая собственная масса, жесткий двухдверный кузов, неплохие динамические свойства и управляемость — все это привлекало гонщиков. Но очень скоро возможностей серийной машины стало не хватать, от ВАЗ-2108 при определенных доработках можно было добиться явно большего. Так, уже в 1987 году на экспериментальном участке по подготовке спортивной техники (ВФТС) вильнюсского авторемонтного завода под руководством прославленного гонщика Стасиса Брундза был создан прототип раллийного авто-

мобиля *Lada-2108 Eva Sport*. Двигатель у «Эвы» расположили в средней части, сразу за передними сиденьями — это улучшило развесовку автомобиля. Его рабочий объем на базе блока ВАЗ-2106 увеличился до 1860 см³. А впрыск топлива, турбонаддув и шестнадцатиклапанная головка блока двигателя с двумя распределительными валами позволили поднять мощность двигателя до 300 (!) л. с. При этом снаряженная масса автомобиля осталась на уровне 980 кг. Спортивный автомобиль получился очень удачным с точки зрения динамики, управляемости, но в этом же году FIA запретила гонки группы Б, и проект не получил дальнейшей реализации.

1992 год



14 декабря председателем российского правительства назначен Виктор Черномырдин, занимавший этот пост до 23 марта 1998 года. После отставки возглавил политическую партию «Наш дом Россия», был депутатом Госдумы, полномочным представителем РФ на Балканах и в Украине. Кроме политической карьеры, Виктор Степанович известен как автор многочисленных афоризмов, самый известный из которых: «Хотели как лучше, а получилось как всегда».

1995 год

24 августа вышла в свет операционная система *Windows-95*, первая из семейства *Windows*, интерфейс которой используется во всех последующих версиях: именно в ней появились такие элементы, как рабочий стол со значками, панель задач и меню «Пуск».

1998 год



1 января в безналичных расчетах стран Евросоюза вводится евро — платежное средство, обладающее сегодня самой высокой суммарной стоимостью среди всех мировых валют.



ВАЗ-2108 «СПУТНИК»





- ❗ На VA3-2108 для отделки салона применили цветной пластик
- ❗ Качество и сопряжение пластмассовых элементов салона «Спутника» было недостаточным, при движении они издавали слишком много посторонних звуков, за что первые VA3-2108 получили прозвище «погремушка»
- ❗ Вместе с привычными приборами на щитке VA3-2108 появилась шкала — эконометр, позволяющий устанавливать экономичный режим движения





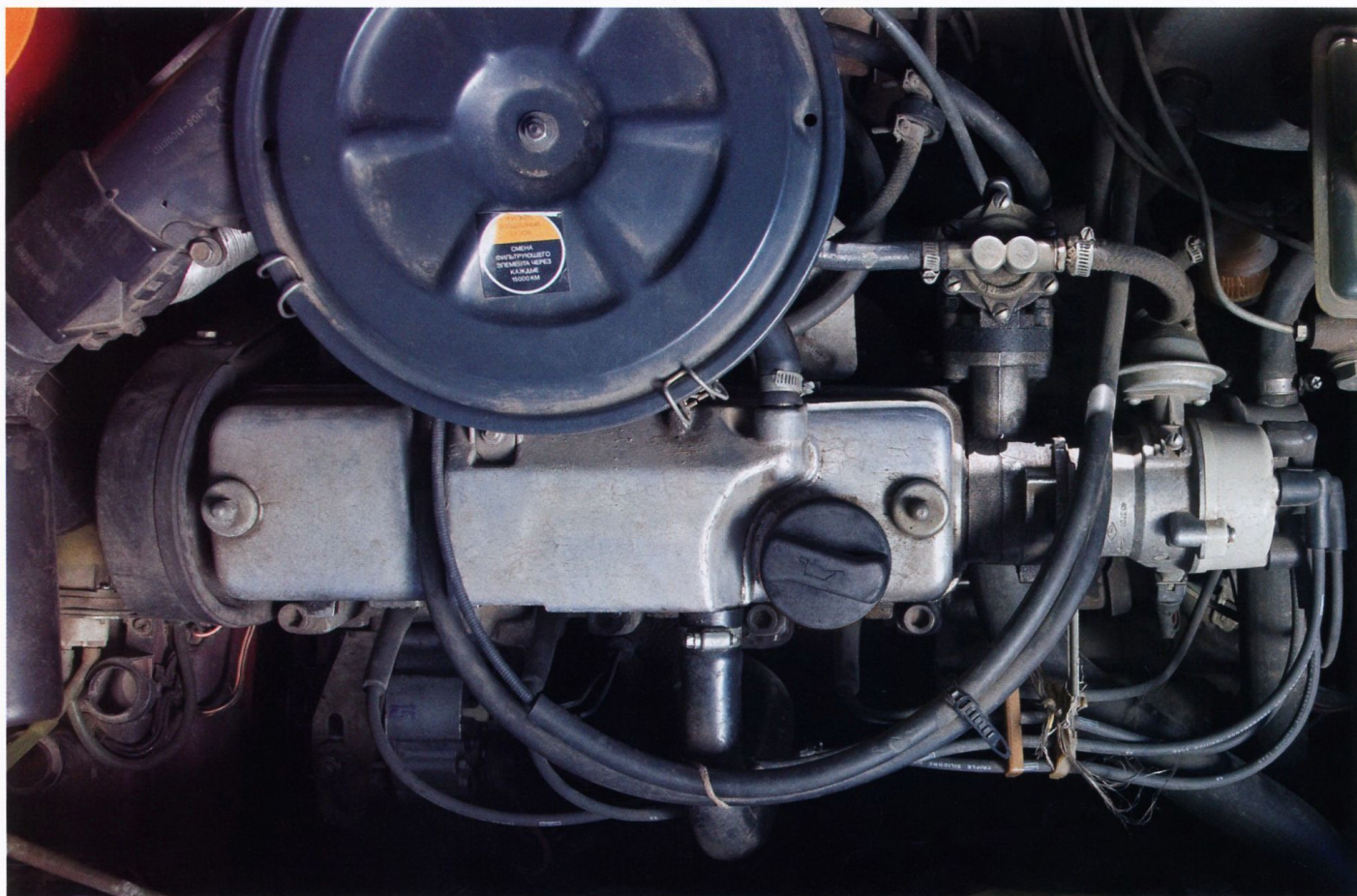
- ❶ Дизайн салона ВАЗ-2108 сейчас выглядит слишком прямолинейным и простым, но в середине 80-х он казался футуристическим
- ❷ Под перчаточным ящичком появилась дополнительная полка — мелочь, а приятно
- ❸ Чтобы сесть на задние сиденья, необходимо откинуть спинки передних. Конструкторы попытались максимально облегчить эту процедуру, разместив специальный рычажок на самом видном месте, но справиться с этой операцией с первого раза удавалось далеко не всем
- ❹ На ВАЗ-2108 оригинально встроили вытяжную вентиляцию салона в среднюю стойку кузова, так что ее решетка практически не видна
- ❺ Прежде исключительно экспортное наименование «Лада» на переднеприводной машине полностью вытеснило название «Жигули»



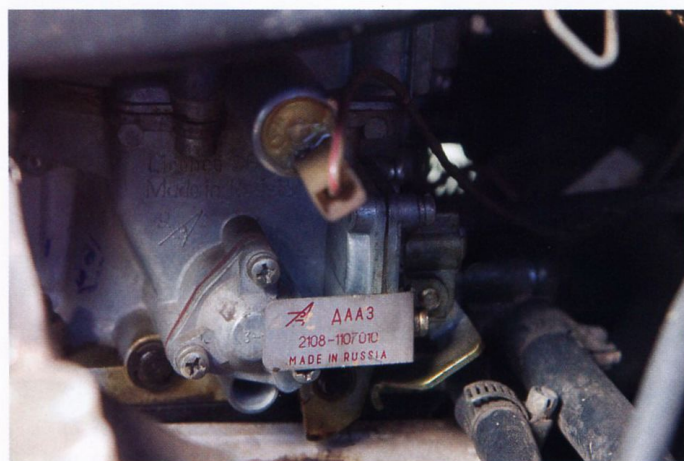


- ❶ Угловатые формы кузова «Лада-Спутник» вполне отвечали автомобильной моде середины 80-х годов
- ❷ Очевидный недостаток машины — большая погрузочная высота багажника не исправлен до сих пор, даже после глубокой модернизации машины (ВАЗ-2113)
- ❸ На знаменитом «клюве» решетки радиатора и объемной передней маске настаивали дизайнеры ВАЗа, но очень скоро выяснилось что это решение не одобряют потребители, особенно на Западе, куда ВАЗ-2108 активно экспортировался





- ❶ Поперечно расположенный двигатель под капотом легкового автомобиля отечественный потребитель впервые увидел именно на VAZ-2108. Непривычное решение для отечественных автомобилистов — распределитель зажигания на одной оси с распределительным валом клапанного механизма
- ❷ Все предохранители и реле собраны в одном блоке, накрытом на первых порах прозрачной пластмассовой крышкой с поясняющими пиктограммами
- ❸ Для VAZ-2108 создали специальный карбюратор по лицензии французской фирмы «Солекс»



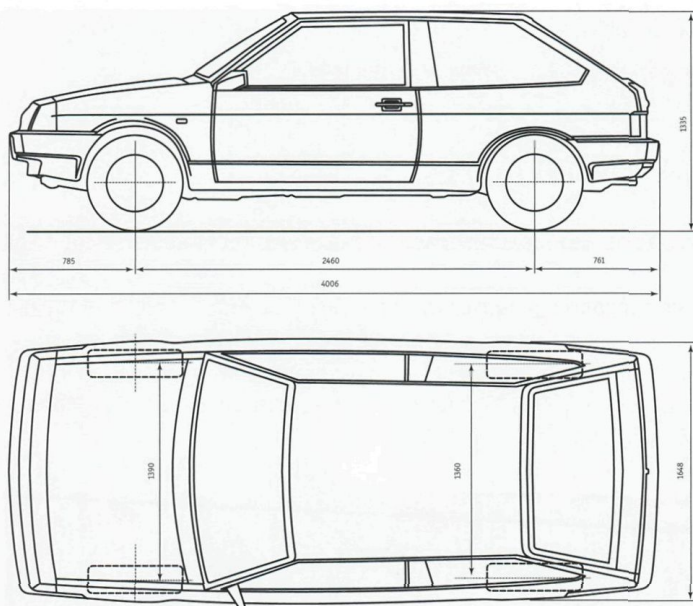


Схема автомобиля ВАЗ-2108 «Спутник» («Самара»)

Техническая характеристика ВАЗ-2108 «Спутник» («Самара»)

Число мест	5
Максимальная скорость	148 км/час
Время разгона до 100 км/ч	16 сек
Расход топлива при скорости 90 км/ч	5,7 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55А
Генератор	37.3701
Реле-регулятор	17.3702
Стартер	29.3708
Электронный коммутатор	3620.3734
Свечи зажигания	A17ДВ-10
Размер шин	155/80R13 165/70R13

Масса:

снаряженная	900 кг
полная	1325 кг
на переднюю ось	670 кг
на заднюю ось	655 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	160 мм
под задней осью	160 мм

Наименьший радиус поворота:

по более переднего наружного колеса	5,0 м
по наиболее выступающей части	5,5 м

Рулевой механизм:

шестерня-рейка передаточное отношение 17,0

Подвеска передняя:

независимая, пружинная, с телескопическими амортизационными стойками и стабилизатором поперечной устойчивости

Подвеска задняя:

на продольных взаимосвязанных рычагах, пружинная, с гидравлическими амортизаторами

Тормоза:

рабочие на передних колесах дисковые, задние барабанные с автоматической регулировкой зазора, привод гидравлический с вакуумным усилителем и регулятором тормозных сил

стояночный на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач:

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами переднего хода; на машинах первых выпусков четырехступенчатая

Сцепление:

однодисковое, с диафрагменной пружинной, с тросовым приводом

Передаточные числа:

I–3,636; II–1,96; III–1,357; IV–0,941, V–0,784, задний ход 3,94

Двигатель:

ВАЗ-2108, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Система зажигания бесконтактная с катушкой зажигания 27.3705

Диаметр цилиндра	76 мм
Ход поршня	71 мм
Литраж двигателя	1289 см ³
Степень сжатия	9,9
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор:

2108-1107010-78

Максимальная мощность:

63,7 л. с. при 5600 об/мин

Максимальный крутящий момент:

9,6 кгс. м при 3500 об/мин

Производство первых советских автомобилей с трехдверным кузовом хэтчбек началось в конце 1984 года. Выпуск ВАЗ-2108 продолжался до 2003 года, когда ей на замену пришла модернизированная модель ВАЗ-2113, по сути являющаяся той же «восьмеркой» со слезка обновленной внешностью. Всего же почти за двадцать лет выпуска было изготовлено 881 824 экземпляра ВАЗ-2108.

Базовый вариант оснащался двигателем объемом 1300 см³, но при этом существовали еще модели с двигателями 1100 см³ мощностью 53,9 л. с. (BA3-21081) и 1500 см³ мощностью 70 л. с. (BA3-21083). С 1994 года на машины стали устанавливаться двигатели с впрыском топлива, однако модели с карбюраторными двигателями так-



BA3-2108 Deutsche Lada Однообразие цветовой гаммы и комплектации серийных машин вынуждало зарубежных партнеров ВАЗа осуществлять доводку тольяттинских автомобилей под меняющиеся вкусы потребителей. Это привело к появлению разнообразных версий «Самары», отличающихся богатой комплектацией, новыми навесными кузовными элементами и нестандартной графикой, наносимой на кузов. *На фото:* один из характерных примеров, предлагаемых в конце 80-х годов немецким дилером *Deutsche Lada*.



BA3-2108 Poch Французский дистрибьютор автомобилей *Lada*, компания Poch, предлагала на своем внутреннем рынке тюнингованную версию BA3-2108 под наименованием *Lada Samara 1300GL*. В этой комплектации автомобиль получал новое оформление передней части с четырьмя круглыми фарами, новые бамперы, шины *Michelin* на литых дисках, спойлер на задней двери и люк в крыше.

же продолжали выпускаться до 2002 года. Кроме того, с 1994 года Волжский автозавод выпускал в ограниченных количествах модель «2108-91» с роторно-поршневым двигателем системы Ванкеля ВА3-415, объемом 1,3 литра, мощностью 140 л.с. при 6500 об/мин.



ВАЗ-2108 кабриолет Небольшой спрос на легковые автомобили с открывающимся верхом существовал всегда, но серийных версий с таким кузовом не было. Очень быстро пустующую нишу заполнили небольшие тюнинговые компании, предлагая в Европе машины ВАЗ-2108 с кузовами типа «кабриолет» и «ландо». Одной из первых такой кабриолет продемонстрировала бельгийская компания *EBS*, поставившая его на бельгийский рынок под наименованием *Lada Carlota Cabrio*, а на французский — под звучным именем *Lada Natasha*.



ВАЗ-2108 ИКС Экзотическая ипостась «восьмерки» – автомобиль для измерения коэффициента сцепления (ИКС) взлетно-посадочных полос аэродромов, чтобы с высокой точностью спрогнозировать дистанцию торможения воздушных судов при посадке. С просьбой разработать такую машину на завод обратились представители «Аэрофлота» в 1985 году.

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**



**ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
МОСКВИЧ-423**

DeAGOSTINI

