

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 31

СССР



## ВАЗ-2107 «ЖИГУЛИ»

СКРОМНОЕ ОБАЯНИЕ БУРЖУАЗИИ  
ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «СЕМЕРКА»  
БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №31, 2010

#### РОССИЯ

##### Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,  
105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.

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

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

##### Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,  
105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
(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, г. 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 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 Пабблишинг»  
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11  
Генеральный директор: Екатерина Клименко  
Адрес для писем читателей:  
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»  
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

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

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

#### КАЗАХСТАН

##### Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»  
[www.deagostini.ru](http://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

© 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: частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5: (центр, низ) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;  
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;  
6: (центр, низ) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7: (центр) 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»

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

Разработка и осуществление проекта:  
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля  
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска  
Констатина Андреева, Сергея Доброва,  
Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль ВАЗ-2107 любезно  
предоставлен Музеем военной  
автомобильной техники Рязанского  
военного автомобильного института.**







**Острословы, окрестившие ВАЗ-2107 «русским мерседесом», даже представить не могли, что когда начиналась работа над люксовым вариантом обновленной «классики», перед тольяттинскими дизайнерами была поставлена задача именно с такой формулировкой: «Создать русский «Мерседес».**

### «Революционная ситуация»

К концу 70-х годов появились две объективные причины для создания нового семейства автомобилей ВАЗ. Во-первых, модельный ряд на базе «копейки» устарел морально, что привело к падению покупательского спроса за границей и снижению экспорта. На момент начала серийного производства ВАЗ-2106 в 1977 году характерной для ФИАТ-125 внешности передка с четырьмя круглыми фарами, обрамленными прямоугольными пластиковыми «очками», исполнилось 10 лет.

Во-вторых, конструктивно это семейство во многом перестало соответствовать ужесточившимся мировым требованиям к безопасности, токсичности выхлопа, расходу топлива, уровню шума и прочим показателям, что также негативно сказывалось на востребованности «Лады».

Словом, техническое задание, полученное тольяттинскими конструкторами и дизайнерами, сводилось к следующему: с одной стороны, необходимо было произвести

настолько глубокую модернизацию облика автомобилей, чтобы они производили впечатление совершенно новых машин. С другой требовалось свести к минимуму принципиальные изменения каркаса кузова, что, в конечном счёте, позволило бы перейти на выпуск новых моделей с максимальной экономией времени и средств. Главное же условие заключалось в том, чтобы можно было без остановки производства «пойти на попятную» в случае необходимости доводки тех или иных элементов конструкции. И всё это должно было соответствовать упомянутым уже новым международным стандартам. Например, отказ в модернизированном семействе от форточек на передних дверях не только дизайнерский изыск, но и дань требованиям пассивной безопасности, строго регламентирующим внутренние выступы в салоне. Кроме того, отсутствие форточек было залогом снижения уровня шума и аэродинамического сопротивления (читай расхода топлива), упрощения

сборки и затрудняло проникновение в салон посторонних лиц.

Техническое задание и объем изменений автомобилей нового семейства, по сравнению с уже существующим, были определены к 28 августа 1976 года. ВАЗ-2105 должен был заменить «первую» и «одиннадцатую» модели, а ВАЗ-2107 продолжить люксовую линию «тройки» и «шестерки». По сроку освоения «07» имела годовой запас. При этом на «пятерке» были применены основные технические и технологические новшества: плоскозубчатый ремень привода распредвала вместо цепи, цельноформованные обивки дверей и потолка, полиуретановые набивки сидений, блок-фары, монтажный блок с реле и предохранителями и многое, многое другое. А вот ее «буржуазный» вариант с облагороженной внешностью и повышенной комфортностью, ВАЗ-2107, стал полем именно дизайнерской деятельности. Художникам-конструкторам пришлось решить довольно сложную задачу.



Легковой автомобиль ВАЗ-2107 «Жигули» (80-е годы)



Автомобили нового семейства должны были отличаться настолько, чтобы их как минимум не путали друг с другом на дороге. В то же время, кузова следовало максимально унифицировать друг с другом, используя при этом «общий знаменатель» с уже освоенными в производстве крупными штамповками (панели боковин, крыша и т. п.). Наконец, машину следовало сделать внешне куда более выразительной и даже эпатажной, по сравнению со сдержанно-элегантной «пятеркой». Именно это последнее требование и было обозначено расплывчатым определением «русский мерседес».

крупные машины с мощными двигателями и длинными капотами. С другой стороны, лучшей «визитной карточки», издаваящей если не о реальном статусе, то об имеющихся притязаниях владельца автомобиля, придумать было нельзя. В итоге то, что получилось у дизайнеров, можно считать своего рода прецедентом: достаточно яркая решетка расположилась между блок-фарами как влитая и выглядела абсолютно органично. Естественно, с новой облицовкой пришлось увязывать и форму капота, что сделало автомобиль еще более оригинальным

Дизайнеры настаивали на том, что хромированную облицовку радиатора обязательно должен визуально поддерживать хром на бампере. Сначала намеревались просто отполировать верхнюю полку алюминиевого «пятерочного» бампера, однако, в конце концов, решили не экономить на имиджеобразующих мелочах и сделать (впервые в отечественном автомобилестроении) оригинальные бамперы из пластмассы с настоящей хромированной накладкой. С этой деталью связана целая история. Дело в том, что опыта работы с пласт-

## Важной деталью, призванной подчеркнуть статус автомобиля, должны были стать бамперы

«Мерседес» тогда вообще воспринимался как бренд, символизирующий роскошь и процветание. Примерно такая же имиджевая роль среди отечественных автомобилей отводилась ВАЗ-2107. Попытка достичь желаемого эффекта, заменив облицовку на более дорогую и представительную, к успеху не привела. Попробовали пойти по проторенному пути и использовать в оформлении передка четыре круглые фары вместо двух прямоугольных, но, по свидетельству самих авторов, такой автомобиль выглядел «беднее и бледнее», чем с новыми блок-фарами. Тогда и была придумана характерная решетка а-ля «мерседес». С одной стороны, на автомобиле такого класса она должна была выглядеть довольно нелепо: подобные акцентированные облицовки традиционно украшали

и в какой-то степени вывело его за пределы существующих в то время тенденций автодизайна. Поскольку крышки капота и багажника заводские дизайнеры видели лишь в едином стилистическом ансамбле, формирующем облик автомобиля, то после изменения первой отказались и от подштамповок на второй дабы избежать диссонанса. Однако такая крышка добавила лишних хлопот технологам: получить качественную поверхность на плоских элементах сложнее. Кстати, недавно крышку багажника 2107 перестали выпускать, и на все семейство теперь ставится более технологичная крышка 2105. Другой важной деталью, призванной без серьезных вложений подчеркнуть статус автомобиля, должны были стать бамперы.

массовыми бамперами на ВАЗе не было. Более того, пригодная по характеристикам пластмасса в СССР тогда вообще не выпускалась. Так что начинать пришлось с нуля. Но и с запуском в производство этого элемента безопасности сложности не закончились. Уже на серийных машинах вдруг обнаружилась склонность новых бамперов к немотивированному, на первый взгляд, саморазрушению. Оказалось, что пластмасса, из которой те были изготовлены, не воспринимает низкооктановый этилированный бензин. Если на автозаправочных станциях на бампер случайно попадало такое топливо, деталь приходила в негодность. Пришлось срочно менять рецептуру и технологию. Завершающим штрихом самобытной внешности ВАЗ-2107 стали иные, по сравнению с «пятеркой», задние фонари. На стадии разработки планировали декорировать боковины кузова резиновыми молдингами, однако попытки сажать их на клей успехом не увенчались (постоянно отходили окончания), а «дырывать» панели крыльев и дверей не стали. Окончательный вариант внешнего облика «семёрки», разработанный В. Степановым, был принят техсоветом и межведомственной комиссией практически без замечаний. Для соблюдения международных нормативов безопасности пришлось вводить некоторые новые конструктивные элементы. Крепление бамперов предусматривало применение гидропор, а конструкция дверей позволяла устанавливать брус безопасности, оговоренные американскими стандартами.



Визуальные аэродинамические исследования ВАЗ-2107 на Дмитровском автополигоне.





**ВАЗ-2107, увидевший свет ещё при Брежнев, оказался настолько органичным автомобилем, что в производстве держится почти 30 лет и по-прежнему пользуется спросом, пусть и не в первоначальном сегменте «классности».**

С целью улучшения управляемости и устойчивости специально для нового семейства были разработаны новые радиальные шины МИ-166 с металлобрекером.

По-настоящему роскошным получился салон, где принципы машины класса «люкс» были реализованы в полной мере. Самое сильное впечатление производили передние кресла. Именно кресла, поскольку их эргономичность, удобство и богатая отделка (обиты они были велутином) выходили далеко за пределы функциональных требований к автомобильным сиденьям. Не последнюю роль в создании антуража роскоши играли подголовники, интегрированные с высокими спинками. Впрочем, часть «семерок» с самого начала комплектовалась обыкновенными сиденьями со съёмными подголовниками. Удобно устроившись в анатомическом кресле, водитель сразу обращал внимание на новый руль, сделанный из вспененного полиуретана на жестком каркасе, новую панель приборов и сами приборы, защищенные антибликовыми стеклами. К «пятёрочным» спидометру, указателю температуры антифриза, вольтметру и указателю уровня топлива, добавились тахометр и указатель давления масла. По-новому были решены системы отопления и вентиляции салона.

Заднее сиденье, так же как и на ВАЗ-2106, получило выдвижной центральный подло-

котник, хотя на его месте мог оказаться... бар-холодильник! При проектировании салона такой вариант рассматривался, равно как и возможность поместить этот атрибут «красивой жизни» за спинкой заднего сиденья, под подоконной полкой, однако подобную роскошь посчитали, в конце концов, излишней.

### Мелочи жизни

Первые опытные образцы ВАЗ-2107 готовили к марту 1978 года. По давно заведенной традиции автомобили следовало представить в Москве высшему руководству страны. Машины привезли в НАМИ и подготовили к «смотринам». Буквально за час до показа у «семерки» при попытке выгнать машину из бокса сломался замок водительской двери, и она перестала захлопываться. Спасать положение кинулся сопровождавший свое детище в столицу главный конструктор ВАЗа Георгий Мирзов; меньше часа у него было на то, чтобы исправить замок. Он лично снял обивку с двери, разобрал замок (неисправность оказалась пустяковой, соскочила пружинка) и опять все собрал. Едва машину выкатили на площадку, подъехал лимузин Косыгина. Поздоровавшись, он первым делом подошел к «семерке» (рядом стояли и другие образцы продукции ВАЗа) и открыл ту самую водительскую дверь!



Опытный образец ВАЗ-2107

**А в это время...**

## 1983 год

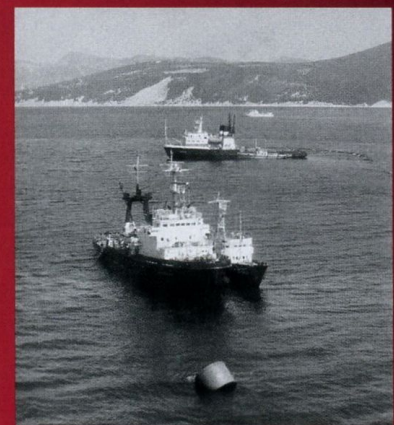


На Гавайских островах началось извержение вулкана Килауэа, длящееся до сих пор. На фото: кратер вулкана диаметром 4,5 км, считающийся самым большим в мире.

## 1984 год

В любительской компьютерной сети «Фидо» осуществлена пересылка первого межконтинентального сообщения из Джакарты (Индия) в Сент-Луис (США). С момента создания сети до этого события не прошло и года.

## 1986 год



В Цемесской бухте (Новороссийск) произошла одна из самых крупных морских катастроф: круизный пароход «Адмирал Нахимов» столкнулся с грузовым судном. В результате погибло 423 человека. На фото: спасательные корабли на месте гибели «Адмирала Нахимова».

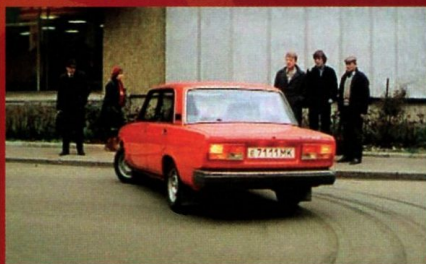




## «Самая обаятельная и привлекательная»

(реж. Г. Бажанов, 1985 год)

Молодой инженер Надя Волкова (И. Муравьева), работающая в конструкторском бюро, стремится выйти замуж. Однако ей не везет. На помощь приходит психолог Сусанна (Т. Васильева), которая стремится помочь подруге обрести свое счастье. Но представления о нем у девушек разные. Надя искренне старается усвоить уроки Сусанны, где материальный достаток с его неизменным атрибутом — «жигули последней модели» (ВАЗ-2107) — является одним из основных приоритетов. После ряда попыток героиня делает вывод: внешний лоск — далеко не главное условие счастья.



Легковой автомобиль ВАЗ-2107 «Жигули» (90-е годы)

Машина произвела на Косыгина хорошее впечатление, и он даже высказывался за то, чтобы выпускать ее без ВАЗ-2105, но после приведенных аргументов согласился, что более дешевая «пятерка» также необходима. Вечером Косыгин подписал «Постановление правительства о поставке на производство нового семейства автомобилей ВАЗ». А ведь такая деталь, как неработающий замок двери, мог испортить впечатление от машины и перечеркнуть

всю работу огромного конструкторского коллектива завода. В 1982 году машина начала сходить с конвейера Волжского автозавода. Первоначальная комплектация «семерки» предусматривала установку двигателя рабочим объемом 1458 см<sup>3</sup> (модернизированного ВАЗ-2103) и четырехступенчатой КПП. Модернизация, пожалуй, лучшего из всей линейки жигулевского двигателя заключалась в установке нового карбюратора

«Озон» с экономайзером принудительного холостого хода и автоматической (на части машин) регулировкой температуры воздуха, поступающего в воздушный фильтр. Впрочем, еще на стадии постановки технического задания конструкторам дали установку: гамма двигателей ВАЗ-2107 должна варьироваться от 1,2 до 1,8 литра. Впоследствии «семерка» оснащалась едва ли не всеми возможными моторами Волжского автозавода.





**«Семерка» два раза удостоивалась чести стать юбилейным автомобилем — в августе 1982 года (7-миллионный ВАЗ) и январе 1984-го (8-миллионный ВАЗ).**

За все время выпуска ВАЗ-2107 Волжский автозавод так и не обогатил ее различными версиями кузовов, поэтому все разнообразие модификаций свелось к установке различных силовых агрегатов:

ВАЗ-2107	двигатель 2103, 1,5 л, 8 кл., карбюратор
ВАЗ-21072	двигатель 2105, 1,3 л, 8 кл., карбюратор, ременной привод ГРМ
ВАЗ-21073	двигатель 1,7 л, 8 кл., моновпрыск, каталитический нейтрализатор выхлопных газов экспортная версия для европейского рынка
ВАЗ-21074	двигатель 2106, 1,6 л, 8 кл., карбюратор
ВАЗ-2107-20	двигатель 2104, 1,5 л, 8 кл., распределенный впрыск; под нормы Euro-2
ВАЗ-2107-71	двигатель 1,4 л., 66 л. с. двигатель 21034 (21033-10) под бензин А-76, версия для Китая
ВАЗ-21074-20	двигатель 21067, 1,6 л, 8 кл., распределенный впрыск
ВАЗ-21077	двигатель ВАЗ-2105, 1,3 л, 8 кл, правый руль
ВАЗ-21078	двигатель 2106, 1,6 л, 8 кл., карбюратор, правый руль экспортная версия
ВАЗ-21079	роторно-поршневой двигатель ВАЗ-4132 (140 л. с.)



ВАЗ-2107 на юбилейной выставке «60-лет Автопрому СССР» на ВДНХ СССР, 1984 год

## С роторным двигателем

История роторной ветви тольяттинского модельного ряда началась в 1974 году, когда по заказу силовых ведомств были созданы «Жигули» с односекционным РПД 70 л. с. (ВАЗ-21018). Ничего секретного в этих опытах, разумеется, не было. Разработка роторов виделась тольяттинским конструкторам весьма перспективным направлением развития силовых агрегатов автомобиля. Интерес силовиков всего лишь позволил воплотить разработку в металле, без оглядки на бюджет. Коммерческий провал эксперимента германских автомобилестроителей, рискнувших выпускать серийно модель NSU-Ro80 с РПД и признавших затем использование роторов на серийных легковых автомо-

билях если и не бесперспективным, то преждевременным, нашей решимости не поколебал.

В конце 80-х был создан двухсекционный РПД ВАЗ-413, затем, в 1994 году, начат выпуск мотора ВАЗ-415, в равной степени пригодного как для классических, так и для переднеприводных моделей. Двухсекционный ротор ВАЗ-415 при массе 113 кг развивал мощность 140 л. с. Минимальный расход топлива составлял всего 230 г/л. с., а ресурс до первого капремонта 125 тыс. км. ВАЗ-21079 с двигателем Ванкеля способен разогнаться до 180 км/ч.

Изготавливались эти машины небольшими партиями и поступали как основным заказчикам, так и в свободную продажу для любителей инженерной экзотики.

## 1987 год



Москва отмечает 840-летие со дня основания. По этому поводу в городе проходят многочисленные праздничные мероприятия.

## 1988 год



1 июня в Кремле состоялась церемония обмена ратификационными грамотами о введении в действие советско-американского договора о ликвидации ракет средней и меньшей дальности, подписанного в декабре 1987 года в Вашингтоне. На фото: Генеральный секретарь ЦК КПСС Михаил Горбачев и президент США Рональд Рейган подписывают протокол.

## 1989 год



В Берлине открылись Бранденбургские ворота. На протяжении долгих лет они были символом разделенной Германии, а после 1989 года стали знаком воссоединения ГДР и ФРГ.





**ВАЗ-21079 «ЖИГУЛИ»**









- ❶ Самая экзотичная модификация «семерки» — ВАЗ-21079 с роторно-поршневым двигателем (РПД) системы Ванкеля
- ❷ В обновленном семействе «Жигулей» всю внутреннюю обивку салона делали из формованного пластика — это было новое слово в отечественном автомобилестроении
- ❸ Сиденья ВАЗ-2107 сделали высокими, объединив спинки с подголовниками, чем подчеркнули «люксовость» автомобиля







- ❶ Блок-фара, объединенная с указателем поворота и гидрокорректором, представляла довольно сложное устройство, лицензию на которое приобрели у французской фирмы «Сибие»
- ❷ Задние фонари у ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107 при внешней схожести были разными
- ❸ ВАЗ-2107 стал первым отечественным автомобилем с пластмассовыми бамперами, в отличие от ВАЗ-2105, оснащенного алюминиевыми бамперами
- ❹ На модификации с РПД устанавливалось два топливных бака (дополнительный слева, на штатном месте запасного колеса — оно закреплялось на полу багажника)



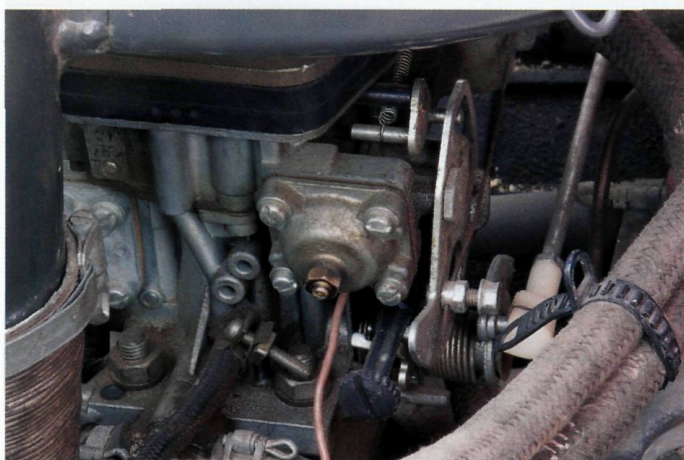
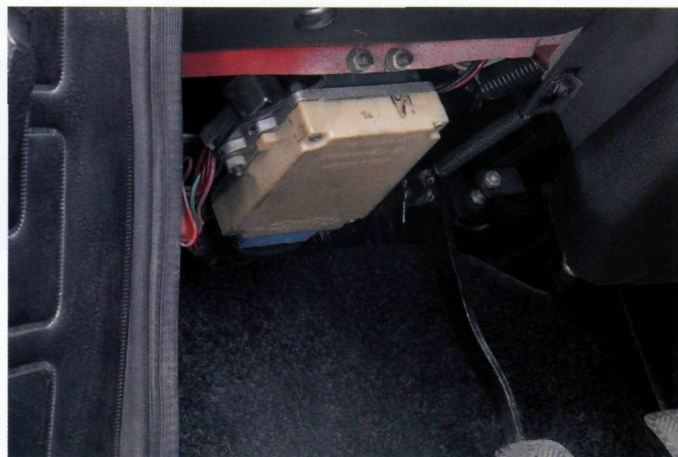
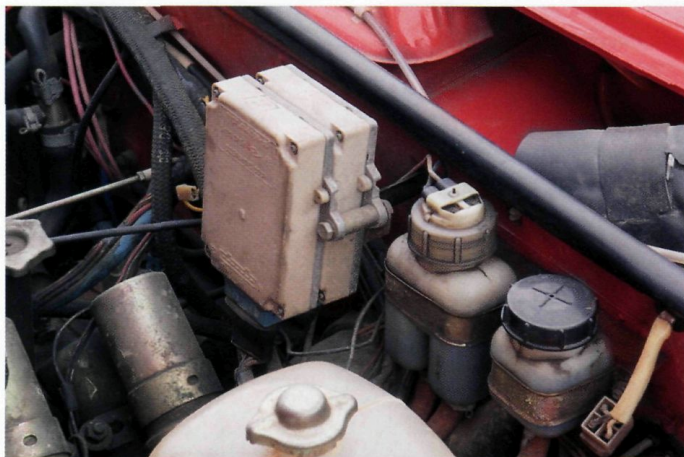




- ❶ «Высокая» приборная панель создавалась специально для VAZ-2107 — она определяла главное отличие салона «семерки» от «пятерки»
- ❷ На «семерке» руль устанавливали оригинальный — четырехспицевый
- ❸ Комбинация приборов VAZ-2107 со специальным изогнутым антибликовым стеклом долгое время считалась эталонной. Функциональности ей добавлял обязательный тахометр, которого не было на более простой «пятерке»







- ❶ Каждый отсек роторного двигателя потребовал установки на машину две независимые системы зажигания, при этом два блока управления разместились под капотом машины...
- ❷ ...а третий, запасной, в салоне, под приборной панелью
- ❸ Для образования горючей смеси на РПД использовался карбюратор
- ❹ Роторно-поршневой двигатель занимает под капотом автомобиля заметно меньше места, чем обычный четырехцилиндровый мотор





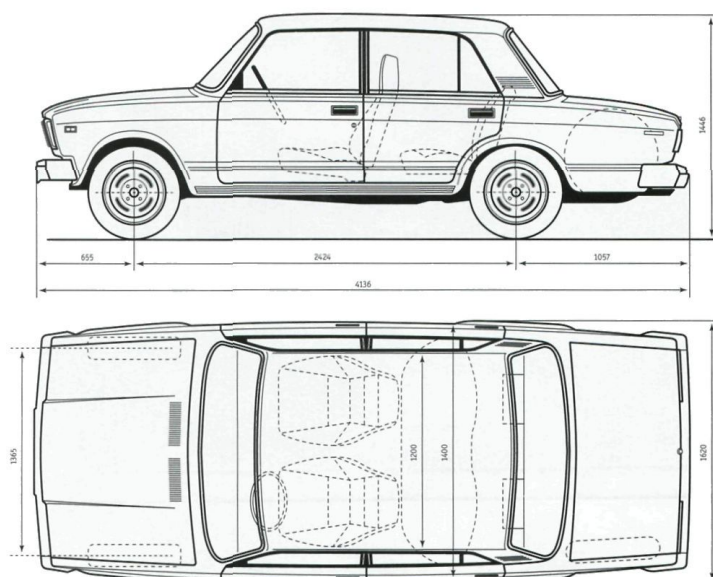


Схема автомобиля ВАЗ-2107 (ранняя комплектация)

#### Техническая характеристика ВАЗ-2107 (ранняя комплектация)

Число мест	5
Максимальная скорость	152 км/час
Расход топлива при скорости 90 км/час	7,4 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	15 сек
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55П
Генератор	Г-222
Реле-регулятор	встроено в генератор
Стартер	СТ-221
Прерыватель-распределитель	Р-125Д
Свечи зажигания	А-17ДВ
Размер шин	175/70 SR13 или 165 SR13

#### Масса:

снаряженная	1030 кг
полная	1430 кг
на переднюю ось	656 кг
на заднюю ось	774 кг

#### Дорожные просветы:

под передней осью	159 мм
под задней осью	154 мм

#### Наименьший радиус поворота:

по более переднего наружного колеса	5,6 м
по наиболее выступающей части	5,9 м

#### Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число 16,4

#### Подвеска передняя:

независимая, пружинная с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические, телескопические

#### Подвеска задняя:

зависимая пружинная с реактивными штангами и телескопическими амортизаторами

#### Тормоза:

рабочий передний дисковый, задний барабанный; привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем; задний тормоз имеет регулятор давления и автоматическую регулировку зазоров

стояночный на задние колеса с механическим приводом

#### Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

#### Сцепление:

однодисковое, сухое

#### Передаточные числа:

I-3,81, II-2,42; III-1,45; IV-1,00; задняя 4,71

#### Главная передача и ее передаточные числа:

одинарная, гипoidная, передаточное число 3,9

#### Двигатель:

ВАЗ-2103, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра	76 мм
Ход поршня	80 мм
Литраж двигателя	1451 см <sup>3</sup>
Степень сжатия	8,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

#### Карбюратор:

2107

#### Максимальная мощность:

77 л. с. при 5600 об/мин

#### Максимальный крутящий момент:

10,8 кгс. м при 3500 об/мин





Официально годом начала производства считается 1982-й, при этом выпуск «семерок» на «АвтоВАЗе» продолжается и поныне. Более того, в мае 2008 года сборка ВАЗ-2107 налажена на арзунском заводе «Пищемаш» в Чеченской республике; с 2002 года ВАЗ-2107 собирают на Украине (ЛуАЗ, ЗАЗ и КрАСЗ), а с 2006 года — в Египте. Поэтому говорить об общем количестве выпущенных автомобилей преждевременно.



**«Полседьмого»** Демонстрация машины руководству страны в марте 1978 года прошла настолько успешно, что вскоре на завод поступил заказ на один такой автомобиль — для самого Брежнева или кого-то из его ростовников. Задача была непростой: опытные образцы не предназначались для повседневной эксплуатации. И тогда вручную был собран потрясающий гибрид из «шестерочного» кузова и элементов будущей «семерки». На передок между четырьмя круглыми фарами в пластиковой оправе поставили «семерочную» облицовку радиатора и после небольшой подгонки — соответствующий ей новый капот. Кроме того машину оснастили бамперами с встроенными поворотниками, а в салоне оказались новые передние кресла с высокими спинками. Заказ был выполнен в срок, заказчик, по всей видимости, остался доволен. На заводе это созданное в авральном порядке чудо рестайлинга остроумно прозвали «полседьмого».

**«Лады» на экспорт** Легковые автомобили ВАЗ-2107, как и вся выпускаемая ВАЗом продукция, экспортировались за рубеж. При этом на разных рынках советские машины зачастую имели различные названия. Наиболее отличные от привычного четырехзначного индекса с «семеркой» на конце можно было обнаружить в Англии — *Lada Riva 1500GLS*, и в Канаде — *Dennis Signet* (от названия канадского импортера *Peter Dennis Motor Corporation*). При этом многие импортеры старались придать своему товару индивидуальный запоминающийся вид. На фото представлена *Lada-2107*, подготовленная к продаже финской фирмой *Konela*. Она имеет оригинальные спойлеры спереди и сзади, литые колесные диски, люк в крыше и эксклюзивную окраску.



**Модернизация ВАЗ-2107** На ВАЗе время от времени предпринимались попытки усовершенствования «семерки». Главное условие оставалось неизменным — крупные и несущие кузовные элементы менять нельзя. Один из ранних вариантов доработки ВАЗ-2107 еще на этапе создания опытных образцов осуществил В. Степанов. На его машине, созданной в одном экземпляре, стояли бамперы новой конструкции и колесные диски с замысловатым рисунком.

Более поздний проект модернизации А.Белякова, относящийся к концу 80-х годов, предусматривал серьезное изменение передней части автомобиля. Этот вариант тоже не вдохновил руководство завода. Интересно, что некоторое время спустя, практически такой же передок на свою «Волгу» примерили горьковчане и даже довели ее до серийного выпуска (ГАЗ-31029).





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«МОСКВИЧ-403»

DeAGOSTINI

