

ВАЗ-2108

«Ретропримерка» мы ездим на трехдверке ВАЗ-2108, давшей начало переднеприводным семействам от Спутника до Гранты. С 1984 по 2003 год с конвейера сошли 885 тысяч «восьмерок». А в наших руках оказалась машина, выпущенная в 1990 году и любовно отреставрированная сотрудником Авторевю Евгением Карпуниным. Мотор 1.3 (63 л.с.), «короткое крыло», «низкая панель»... В восьмидесятые ВАЗ-2108 стоил 8300 рублей, но купить его по госцене можно было, только постояв два–три года в очереди. Сейчас подобный автомобиль в приличном состоянии реально найти за 100 тысяч рублей, а цены на ухоженные экземпляры начинаются от 150 тысяч.

Фото Дмитрия ПИТЕРСКОГО





Владимир Мельников

Корреспондент Авторевю
Рост 188 см
Водительский стаж 12 лет
Ездит на велосипеде GT Zaskar Sport

Если кто-то вам скажет, что ранние «восьмерка» и «девятка» — хлам, знайте: он ничего не понимает в автомобилях. Для нашей страны это такой же повод для гордости, как первый спутник. Хотя в народе имя Спутник, которое хэтчбекам дал тогдашний главный конструктор АвтоВАЗа Георгий Мирзоев, не прижилось — машины прозвали Зубилами. Можно, конечно, все списать на сладостную ностальгию, но «девятка», появившаяся в середине девяностых, и за автомобиль-то не считается, а на ухоженной «восьмерке» не стыдно ездить и сейчас. По уровню взаимодействия с водителем, по искренности обратной связи это лучшее, что придумали в СССР.

Вы пробовали этот плотный, с моментальным откликом привод акселератора? Настроенный карбюратор реагирует мгновенно, переходные режимы логичны — и ты по-настоящему кайфуешь от управле-



ния скоростью, даже несмотря на скромный моторчик 1.3. Когда в Тольятти перешли на распределенный впрыск, в педаль газа будто вкололи лидокаин: усилие обмякло, чувствительность пропала, словно наступаешь на полупущенный мяч.

Азарт в откликах на руль не растерялся за тридцать лет. Реакции естественные, интересные и живые, с приятным доворотом под сброс газа. Когда я пересеживаюсь из новой Калины-2 в старую «восьмерку», не могу отделаться от мысли, что все тридцать лет эту платформу модернизировали со знаком «минус». Зубило для водителя — это яркая поляна с ароматом

разнотравья, а Калина — затхлый подвал с прошлогодними огурцами.

Ездил бы я сейчас на «девятке»? С удовольствием! Особенно в расчете на участие в зимних ледовых спринтах. Эти машины вывели массовый автомобильный спорт на новый уровень и принесли в страну понятие тюнинг. Для таких целей подойдет любая «восьмерка»/«девятка». А чтобы получить радость от оригинала, обязательно нужна машина, выпущенная до середины девяностых, когда на заводе еще не началась чехарда с поставщиками и качеством. И это уже проблема.

Я тот же, живу там же, люблю то же — включая эту остроту рулежки, которая даже выше, чем у той моей «девятки». Интересно, как бы сложилась моя жизнь, сэкономь мы тогда 600 рублей и возьми «восьмерку»?

Леонид Голованов

Редактор Авторевю
Рост 176 см
Водительский стаж 30 лет
Ездит на автомобилях Mitsubishi Lancer Evolution IX и ГАЗ-21Р

Оглянись, незнакомый прохожий, мне твой взгляд неподкупный знаком...

Может, я это — только моложе?

У меня была «девятка». Мы купили ее осенью 1989 года на деда-ветерана: благодаря его льготам заветная бледно-сиреневая открытка на ВАЗ-2109 по госцене 8900 рублей упала в почтовый ящик всего через полтора года. Собрать по родне деньги — и скорее на Варшавку, где в Москве продавали трудящимся автомобили ВАЗ. Где, упоенно вдыхая полной грудью сладкие запахи выхлопа, резины и пластика, я впервые пересел с Жигулей в нечто совершенно иное.

Еще СССР. Иномарки — только у дипломатов и у Высоцкого.

Дверная ручка с курком, коричневый футуристичный интерьер, узкие кресла. Короткий рычаг, глухо и нечетко ворочающийся где-то у пола. Задняя с размаха и с хрустом, вторая тоже не без проблем. Жест-

кие вибрации от двигателя — трясется даже маленький выдвинутый назад руль. И это трансмиссионное «хр-р-р», когда едешь вынтяг.

Но как она рулилась!

Я чуть не разбил ее, когда перегонял по первому гололеду в гараж к родственникам (своего еще не было: дорого). Газовать можно смело, вообще не заносит. Но как тормозить — ахтунг! Обратно на Жигулях полз куда медленнее, преимущественно боком.

Я проездил на «девятке» три года. Само собой, зимой и летом одним цветом на штатной «бээлке», белоцерковских шинах Бл-85: достать дубовую «снежинку» не помог даже дед. А стукнул лишь однажды, летней постперестроечной ночью врезавшись в тонированный ВАЗ-2109 грузинских воров в законе («Ну ты даешь, мы аж патроны рассыпали»). Продал перед первым выездом за границу в Голландию, откуда гордо пригнал потрепанный Mercedes W126. И забыл.

А теперь, спустя 20 с лишним лет, вспомнил. Все. Ничего ведь, по сути, не изменилось. Я тот же, живу там же, люблю то же — включая эту остроту рулежки, которая даже выше, чем у той моей «девятки». Интересно, как бы сложилась моя жизнь, сэкономь мы тогда 600 рублей и возьми «восьмерку»?

Наверняка кайфа было бы еще больше. А контраст с более поздними туповатыми Самарами, уж не го-

воря про «беременных антилоп» с Калинами, — еще сильнее.

Так что спасибо, Porsche, — тогда «восьмое» семейство мне подошло. Жаль, без усилителя руля и кондиционера, с отвратительным приводом коробки передач. Но выбора-то особо не было.

А теперь есть. И за прошедшую четверть века это, пожалуй, самое главное изменение.





Наталья Якунина

Художественный редактор Авторевю
Рост 178 см
Водительский стаж 21 год
Ездит на автомобиле Toyota RAV4

Глеб Рачко

Владелец компании по продаже олдтаймеров
Рост 173 см
Водительский стаж 16 лет
Ездит на автомобилях Abarth 500 EsseEsse, Caterham 7, Maserati Quattroporte, Bentley Continental GTC и Aston Martin DB7 Vantage Volante

Слушайте, давайте утрем ностальгические сопли и признаемся: ВАЗ-2108 — это старое, никому не нужное ведро. Наверняка кто-то будет благостно воспевать настройки, якобы подаренные этому хэтчбеку спецами из Porsche. Не знаю, видимо, все хорошее немцы все же оставили себе: 944-й того же 1990 года выпуска управляется получше. «Восьмерка» же просто едет — не слишком расхлябанно, без сильного люфта в рулевом, с отличной обзорностью, но ужасным интерьером. По ощущениям она должна быть явно быстрее, учитывая ее 910 кг массы, — видимо, сказались проблемы с зажиганием. Претен-

ВАЗ-2108 на «примерке»? Зачем? Эти последние из могики — раздолбанные, ржавые, затонированные — пугают меня на дорогах не меньше Гелендевагенов. Не знаешь, чего ждать от водителей такой машины, поскольку терять-то им нечего.

Каково же было мое изумление при виде блестящей, словно с конвейера, красавицы! С омывателями фар, со строгим светло-коричневым салоном, удачно сочетающимся с цветом автомобиля. И я поняла зачем. Наш коллега Женя, увлеченная натура, дал нам возможность вспомнить, как это было тогда.

Восемьдесят пятый год. Никогда не забуду, как мы с подружкой, дурехи, буквально отшили хорошего парня только потому, что он предложил нам прокатиться на своей новенькой «восьмерке». Он-то, счастливчик, мечтал поделиться радостью с красивыми девчонками. А мы испугались, потом жалели.

Первый год работы в Авторевю. «Восьмерка» для нашей семьи по-прежнему недостижимая мечта, туго подпоясавшись, можно было осилить только Оку.

И вот спустя два с лишним десятка лет я сажусь за руль шедевра восьмидесятых.

Три ключика на связке: первый — чтобы открыть дверь, второй — вытянуть антенку, третий — вставить в замок зажигания. А что такое подсос? Как перестраиваться без правого зеркала? Как быть, когда баранка практически не крутится на запортом со всех сторон автомобиле, а надо выбраться на свободу?

Потихоньку выкручиваю-таки руль вправо — подаю вперед, кручу влево — назад, и так бесконечно. Рук уже не чувствую. Жара. Двигатель грохочет. Ой, это же подсос, я забыла его до конца убрать. И, наконец-то, победа. Качу по Ленинскому — пробок нет, но поток внушительный. И никому не интересно, что машина у меня уникальная, выставочная, с иголочки. Передачи переключаются славно, радио вещает, и несемся мы, не боясь друг друга, с разрешенной скоростью исключительно по прямой. Потому что вместо правого зеркала пустота. Я делаю кружок и возвращаю «восьмерку» к редакции.

Хорошая тема: вспомнить автомобили прошлого, завести и, если повезет, прокатиться на машине деда. У нас был 408-й Москвич, и я очень надеюсь когда-нибудь и на такую «примерку». Скорее всего, для меня она окажется еще короче.

зий к управлению тормозами или трансмиссией не предъявлю.

Помните коричневый дешевый пластик, из которого делали ячейки для шоколадных конфет в коробках? Вот примерно такое же ощущение оставляет салон престарелого ВАЗа. Психологи говорят, что цвет, которым изобилует нутро 2108, навевает депрессию. Однако истинной ее причиной является то, что этот автомобиль застрял где-то по пути между настоящей классикой и свалкой. Поймите зажавшегося сноба правильно: мне импонирует, что это отличная «капсула времени», чудом сохранившаяся на протяжении всех этих 26 лет. Ее эргономичный рычаг коробки переключения передач, идеально ложающийся в руку, милые щеточки на фарах и мягкие солнцезащитные козырьки... Однако рубеж 80–90-х годов прошлого века — не лучший период в истории автомобиля, особенно в массовом сегменте. Зубило — откровенно некрасивая, плохо собранная машина и далеко не спорткар. Если рядом с 2108 поставить 2101, я уверен, вы выберете симпатичную, крепкую и обаятельную «копейку».



Вернее, Fiat-124. Поэтому вывод напрашивается печальный: лучше бы мы и дальше продолжали покупать лицензии на лауреатов премии «Автомобиль года», чем пробовать строить что-то свое.





Юрий Ветров

Обозреватель Авторевю
Рост 176 см
Водительский стаж 21 год
Ездит на автомобилях Mazda MX-5 и Skoda Fabia

Дарья Лаврова

Продюсер
Рост 168 см
Водительский стаж 16 лет
Ездит на автомобиле BMW 325i xDrive

«Примерять» прошлое оказалось гораздо волнительнее, чем заглядывать в будущее. От переживаний я даже самостоятельно завести автомобиль не смогла, хотя ездила несколько лет и на «десятке», и на «четверке», и даже на одной из первых модификаций Нивы. Отправиться в путь помогли коллеги-мужчины, но спокойнее не стало. Я очень боялась заглохнуть, а когда обнаружила, что на машине нет правого зеркала, состояние стало почти предобморочным.

Однако то ли помог уютный салон цвета вареной сгущенки, то ли неизжитая привычка к отечественным автомобилям, но после первого киломе-

Прогресс? В части пассивной безопасности, снижения токсичности выхлопа, шумов, вибраций и стабильности прямолинейного движения он огромен. Старенькая «восьмерка» не идет ни в какое сравнение даже с Грантой, не говоря уж про Весту. Но черт побери, почему за тридцать с лишним лет нет никакого прогресса в удовольствии от вождения?

Этот вопрос возникает быстрее, чем прогревается двигатель. Карбюраторный 1300-кубовый моторчик радуется в пробках неплохой тягой на низах, весело винтится на свободной дороге. Я ни разу не ошибся на торможении. Обзорность — как в аквариуме, если, конечно, поставить правое зеркало.

А в поворотах исправная «восьмерка» подвижна, послушна и искренна настолько, что на сухом асфальте не испытываешь ни малейшего сожаления об отсутствии ABS или ESP. И спустя полчаса начинаешь недоумевать. Вот почему, несмотря на все конструктивные преимущества в части кинематики подвески и рулевого управления, Веста не дарит такого чув-

ства легкости и беззаботности, как этот Porsche для нищих?

Двадцать лет назад я поменял свой первый Москвич-2141 на ВАЗ-2109. Просто потому что надоело слушать грохот пластика вечно разболтанной передней панели, ждать очередной подлянки от трансмиссии и упражняться с кнопкой принудительного включения вентилятора (Москвич летом из-за отказов датчика температуры неизменно перегревался). Понимание драйверских ценностей пришло потом — вместе с отвалившимся глушителем, вытекшими амортизаторами, глюками в электрике и четким осознанием, что любая нашарма не может сколь-нибудь продолжительное время быть исправной. Но если сейчас прижмет так, что выбирать придется только из отечественного, причем подержанного...

Я выберу не Гранту, не Приору, а именно «восьмерку»! Правильную — ту, что настраивалась немцами из Porsche. Это по-прежнему единственный сделанный у нас автомобиль для водителя.

В прошлое, конечно, нет резона возвращаться.

Но его точно не надо бояться и вычеркивать из памяти

тра поехали мы с «восьмеркой» легко и радостно. Не мешали ни руль без усилителя, ни топорная управляемость, ни слишком прямолинейные жесткие тормоза. Было только счастливое погружение в прошлое, когда мы на зеленой «восьмерке» сестры всей семьей с песнями счастливо катили на дачу. Приемистая, лихая и по-прежнему очень живая. Зажигай — не хочу!

Правда, на скорости после ста уже бежит по телу легкий холодок. Машина кажется настолько дубовой и зажатой, такой скупой на тонкие реакции, что в современном потоке ловких, умных, уверенных в себе товаров снова стало страшно. О комфорте я вообще не говорю. Дребезжащий салон, не справляющийся с жарой вентилятор «печки», ручные стеклоподъемники и отсутствие центрального замка — как же хорошо, что все это осталось в прошлом!

Однако когда я рассказывала друзьям о поездке на «восьмерке», их лица расплывались в ностальгической улыбке. И тотчас начинались теплые воспоминания о безумных путешествиях в Крым, как «зачетно выжи-



мали из своей восьмерочки под сто шестьдесят»... И я поняла: в прошлое, конечно, нет резона возвращаться. Но его точно не надо бояться и вычеркивать из памяти. Тогда и настоящее покажется гораздо ласковее.

Паспортные данные

Автомобиль	ВАЗ-2108 Лада Спутник 1300	
Тип кузова	трехдверный хэтчбек	
Число мест	5	
Размеры, мм	длина	4006
	ширина	1750
	высота	1335
	колесная база	2460
	колея спереди/сзади	1390/1360
Объем багажника, л	330–1000*	
Снаряженная масса, кг	910	
Полная масса, кг	1310	
Двигатель	бензиновый, карбюраторный	
Расположение	спереди, поперечно	
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	
Рабочий объем, см ³	1289	
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	76,0/71,0	
Степень сжатия	9,6:1	
Число клапанов	8	
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	63,4/47/5600	
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	94,8/3400	
Коробка передач	механическая, 4-ступенчатая	
Привод	передний	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson	
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная	
Передние тормоза	дисковые	
Задние тормоза	барабанные	
Размерность шин	165/70 R13	
Максимальная скорость, км/ч	148	
Время разгона 0–100 км/ч, с	16,0	
Расход топлива, л/100 км	при 90 км/ч	6,1
	при 120 км/ч	8,2
	в городском цикле	8,4
Емкость топливного бака, л	43	
Топливо	бензин АИ-92–93	

* Со сложенными задними сиденьями



Илья Хлебушкин

Обозреватель Авторевю
Рост 182 см
Водительский стаж 26 лет

Моя вишневая «девятка» меня совсем с ума свела! Та, цвета «рубин», что когда-то была у меня и небольшой, но, пожалуй, наиболее счастливой части советских граждан.

Какой кайф после отцовской «копейки»! Сидишь уже не курицей на насесте, на руль в каждом повороте наматываться не надо, моторчик бодр, «девятка» также запросто проползает по дачным колеям, зато зимой со своим диковинным передним приводом не застревает на ровном месте. Звезда дорог СССР!

Это уже потом я вволю помучился с одним за другим текущими краниками «печки» и закусывающими тротиками сцепления, ржавеющей рамкой ветрового стекла и «светомузыкой» в задних фонарях. А в багажнике приучился возить палку: страховать свою спину и слабеющие зимой дефицитные газовые пружины двери задка.

Есть о чем вспомнить. И как вчера все было. Вот и сейчас: аромат паров бензина, которыми щедро делится карбюратор, приветствует меня как старого знакомого. Правая рука сама собой нашаривает грибок подсоса под панелью, а затем отработанным маневром тянется через весь салон к «пипке» замка на соседней двери — впустить попутчика.

А левая — ищет припрятанную под креслом тряпочку: проложить между жестко выпирающей центральной консолью и голенью, чтобы в дальней дороге не набить синяк. Каркас кресла через обивку знакомо впивается в поясницу, держащийся тягами за коробку рычаг дергается и зудит, а после остановок трогаешься потихонечку: проверяешь, не угодил ли случайно вместо первой в заднюю передачу.

Черт возьми, как же далеко за два десятка лет сместилась моя автомобильная система координат! Я отвык от этого эргономического ужаса. И прикипел к удобной посадке и подушкам безопасности, кондиционеру и обогревам, усилителю руля и хорошему свету фар, электрическим стеклоподъемникам и прочим обыденным радостям жизни.

Так что спасибо тебе, «Спутник» моей счастливой советской юности. И пусть на рынке пока еще встречаются вполне живые экземпляры — покойся с миром где-нибудь в музее.



Александр Тычинин

Корреспондент Авторевю

Рост 182 см

Водительский стаж 8 лет

Ездит на автомобилях Chevrolet Cruze и Toyota Corolla Levin

В нашей семье было много Спутников и Самар, но больше всего запомнилась папина белая «восьмерка»: в идеальном состоянии, с длинным крылом, низкой панелью и карбюраторным мотором 1.5 — до сих пор именно эту версию я считаю самой красивой и удачной. Старая Каширка, на спидометре сто сорок, магнитола крутит кассеты Шевчука и Макаревича, а последний километр до деревни достается мне.

Однако собственного счастливого участка на ступеньках вазовской эволюции у меня не было. Так уж вышло, что самостоятельно и долго я ездил только на «классике» — темно-зеленой «шестерке», купленной в студенческие годы. И лишь теперь я наконец-то осуществляю заветное желание каждого советского автолюбителя: пересаживаюсь с заднего привода на передний. По-моему, делать это сейчас любопытно вдвойне, ведь современные машины задают совершенно иную систему координат. Но даже в ней «восьмерка» удивительно хороша. Выглядит до сих пор классно, поджаро, а этот оригинальный интерьер...

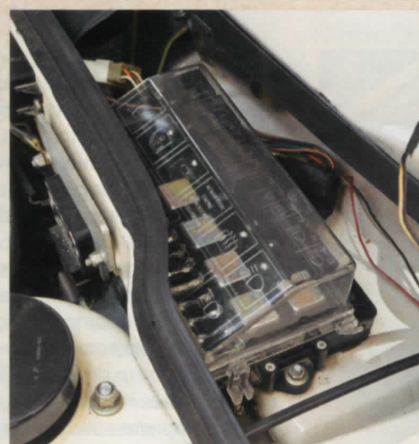
Ну ей-богу, есть в нем что-то стремительное и спортивное. Идеальная посадка, отличное расположение педалей — от стыда и смущения «классика» грустит в музее и отказывается заводиться.

А стоит выехать на дорогу, и уже мне становится неловко за свой Cruze. От того, как линейно и осязаемо с началом движения легчает руль, захватывает дух. «Восьмерка» перемещается непринужденно, воздушно, с чистейшими усилиями на органах управления. «Рейка» ни на йоту не люфтит и не кажется «длинной», реакции точны и остры, а газ настроен ювелирно. И как бодро тянет этот ранний маленький моторчик, как гладко реагирует на изменение нагрузки. Я безответно влюблен — в эту машину и в то время, когда она была у папы. Тогда казалось, что впереди только светлое и хорошее. Но детские мечты осыпались, как краска с крышки багажника нашей Лады. Спустя тридцать лет мы все-таки дождались «восьмерку» следующего поколения, а Шевчука и Макаревича уже почти не слышно.

ВАЗ-2108



Поперечное расположение двигателя и трансмиссии, зубчатый привод распредвала, бесконтактная система зажигания — все это было инновациями в СССР середины 80-х



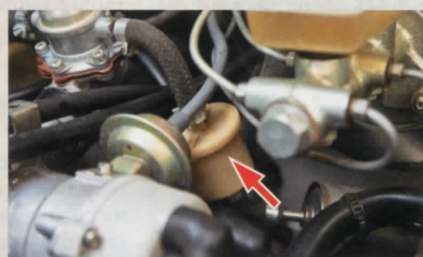
Блок предохранителей имел крышку из прозрачного пластика — для облегчения визуального контроля



Ранний бачок омывателя стекол с системой клапанов и выносным насосом был черным, а позже его поменяли на белый полупрозрачный большего объема



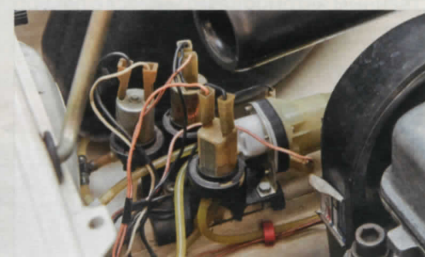
Импортный коммутатор бесконтактного зажигания (Венгрия) — мечта многих владельцев машин с ненадежными коммутаторами, построенными на отечественной элементной базе



Штатный фильтр тонкой очистки топлива — впервые на советских серийных легковых автомобилях



Бесконтактный распределитель зажигания с датчиком Холла



Один общий выносной насос управлял подачей воды к ветровым и задним стеклам или фарам посредством трех клапанов. Позже систему упростили до двух насосов внутри бачка



От резинового защитного чехла катушки зажигания впоследствии отказались



Колодка диагностики у карбюраторного двигателя! Согласно инструкции, «при помощи мотор-тестера и навесного датчика высокого напряжения можно определить уменьшение компрессии в цилиндрах, степень разряженности и состояние аккумулятора, исправность генератора, стартера и системы зажигания»



Щеточные фарочистители — в основном прерогатива экспортных машин. На каждой щетке есть форсунка подачи воды, система работает только при включенных фарах



По советским стандартам допускалась эксплуатация транспортных средств без правого зеркала заднего вида, поэтому большинство машин продавались с декоративной пластиковой заглушкой вместо него



Иван Шадрин

Эксперт Авторевю
Рост 170 см
Водительский стаж 46 лет
Ездит на автомобиле Лада Ларгус

Хоть я никогда и не владел «восьмеркой», в свое время поездил на них немало: завод АЗЛК всегда покупал продукцию ВАЗа для изучения. Разбаловался с тех времен: уже и диковато каждую дверь ключиком отпирать. Осмотрелся в салоне, нашел его по современным меркам сверхбюджетным. А ведь какие-то тридцать лет назад он виделся мне пусть не роскошным, но и не убогим.

Велюровые же сиденья и сейчас на взгляд неплохи. Не успев похвалить, вспоминаю про поперечину каркаса спинки, протиравшую поясницу до порчи шкуры. Ничего, не впервой.

Мотор пускается мгновенно (заслоночку я загадя прикрыл), немного прогреваю его, далее сбрасываю до малых оборотов.

Помню тебя, «восьмерка», именно такой: трясется все — руль, рычаг коробки, панель приборов, сиденья...

Скорее газу — и в путь! Усердствовать с подачей топлива не стал, потому как знаю, что неприятно уводит машину при разгоне. Да и беречь старушку надобно. Потому и передачи меняю не торопясь, отмечая

попутно, что шум коробки — ровно как на современных ВАЗах. Да и работа привода узнаваема: фирменная болячка.

Передач всего четыре; впрочем, при малых мощности и моменте мотора пятая была бы востребована редко.

Сберечь же топливо предполагалось удержанием стрелочки эконометра в определенной зоне. Занятие увлекательное и затягивающее — на дорогу глядеть времени почти не остается. Тонкая баранка на парковочных скоростях непомерно тяжела, далее легчает. А точность управления на голову выше, чем у вазовских машин, снабженных электрическим усилителем. Понравилась тормоза с малым усилием на педали. Еще бы шинки сменить на современные — и можно без опаски выезжать на наши негостеприимные дороги. Тем более что работа подвески весьма неплоха, мне комфортно. И если бы не тесный салон (впрочем, у Грант да Калин он немногим просторнее), я мог бы ездить на таком автомобиле и сегодня, не чувствуя себя ущербным. Потому как «восьмерка» вполне современная российская машина, к сожалению.



В отличие от классических Жигулей, на ВАЗ-2108 штатную антенну ставили редко, но на каждом кузове предусмотрен ответный кронштейн крепления, скрывающийся под левым передним крылом



Изначально цветовая палитра салона могла быть коричневого, желтого, красного, светло-серого и графитового оттенков, но потом все свелось к консервативному темному



Комбинация приборов была компактной и информативной — у европейских аналогов редко встречались вольтметр и эконометр, который показывал разрежение в задрессельном пространстве



Это самые ранние обивки 1984–1986 годов с так называемой длинной ручкой, от более поздних они отличались как формой детали, так и дверной арматурой



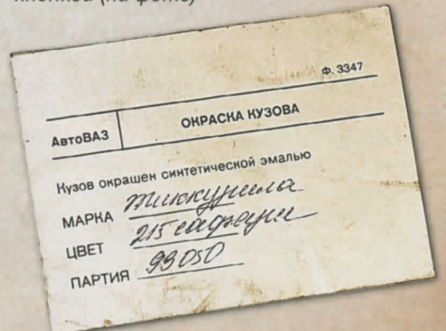
В зависимости от года выпуска фарочистители включались или совместно с «дворниками», или отдельной кнопкой (на фото)



Декоративные накладки на средних стойках кузова скрывали клапаны вытяжной вентиляции салона



Бескамерные радиальные шины EX-85 165/70 R13, позже переименованные в Бл-85 после судебных разбирательств с маркой Michelin, которая имела единоличное право на использование индекса «Х» в обозначении моделей покрышек. Для удешевления изменений индекса в рельефе «EX» на боковине шин были найдены буквы, требующие незначительных изменений, — Бл, Белоцерковский шинный завод



Бирка с номером и маркой краски (Тиккурила, Сафари, №213) в багажнике была у всех автомобилей ВАЗ