

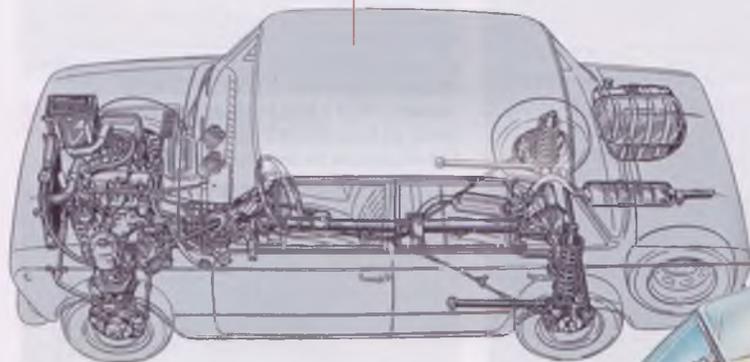
ВКУС ЖИГУЛЕВСКОГО

Сколько же все-таки в нашей «копейке» итальянского Фиата?

Автор **Сергей Канунников**

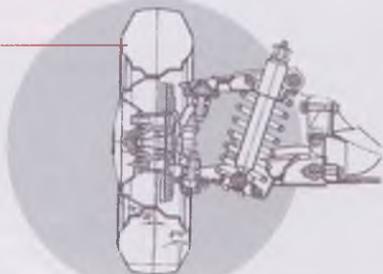
Fiat 124 – типичная итальянская конструкция: сочетание передовых решений, например дисковых тормозов, с довольно архаичным нижневальным двигателем. Главной задачей советских инженеров стало приспособление конструкции к возможностям отечественной промышленности и, конечно, к нашим условиям эксплуатации.

В основе первых Жигулей **ВАЗ-2101** лежит Fiat 124, ставший в 1966-м автомобилем года в Европе. Выбор прототипа для советского автомобиля во многом определяла цена, а Fiat 124 был вполне современным и, главное, простым и практичным автомобилем. Кроме того, классическая компоновка с приводом на задние колеса была понятнее руководству советского автопрома, а потому милее переднеприводной. И в ремонте проще. Перечислим не обнаруживаемые «невооруженным глазом», но важные изменения. В коробке передач усилили синхронизаторы. Увеличили диаметр сцепления: 200 мм вместо 182 мм у Фиата. Сделали это, справедливо полагая, что качество советских накладок будет нестабильным да и буксовать на наших «направлениях» придется чаще.

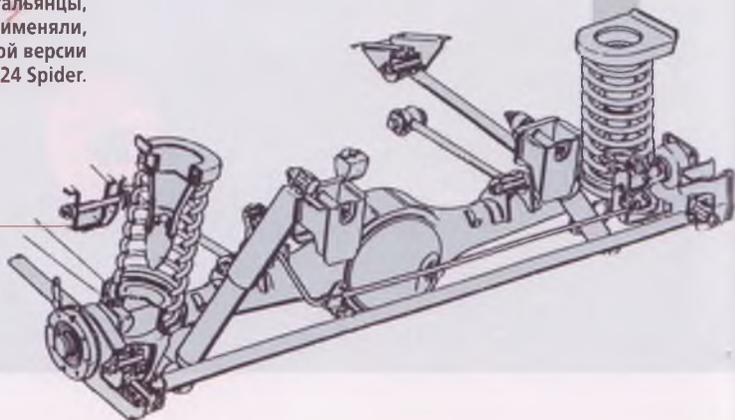


Про **ВАЗ-2101** написано несчетное количество страниц и, казалось бы, всё давно известно. И всё же мнение, что «копейка» – практически точная копия седана Fiat 124, распространено столь же широко, как суждение, что от итальянской конструкции в советской практически ничего не осталось. Мы неоднократно касались истории создания первенца Волжского автозавода и причин выбора именно итальянской модели (ЗР, № 10, 2007), и сейчас речь не о том. Попробуем разобраться в инженерии и разложить по полочкам основные элементы и конструктивные решения итальянской и советской машин.

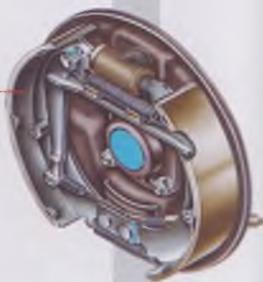
Переднюю подвеску **ВАЗ-2101** по сравнению с итальянским прототипом конструктивно не изменили. Однако практически все ее элементы, в том числе рычаги и пальцы шаровых опор, усилили.

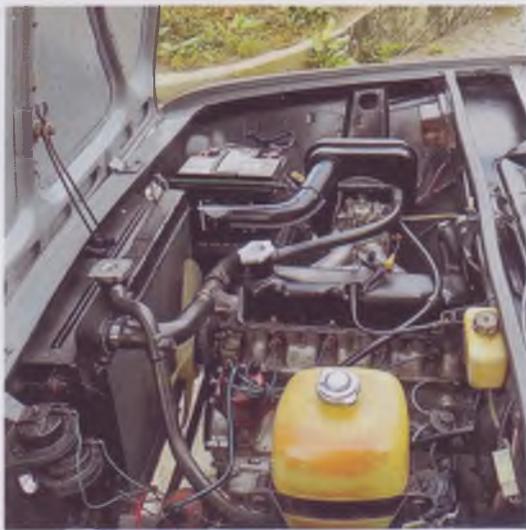


Вместо итальянской пружинной задней подвески с тремя штангами и стабилизатором спереди, применили иную, по тем временам более современную – на пяти штангах. Такую схему итальянцы, кстати, тоже применяли, но на спортивной версии Fiat 124 Spider.

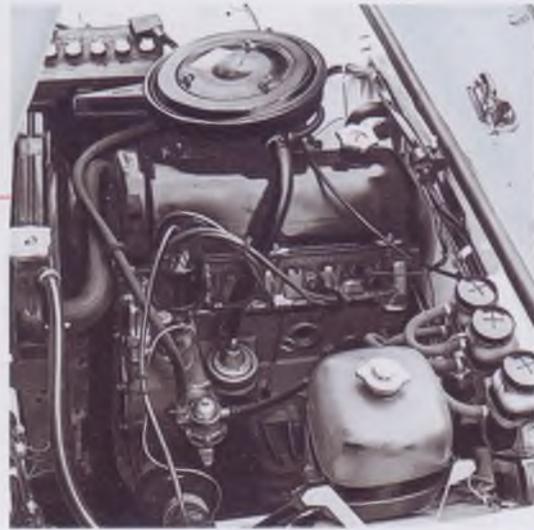


От задних дисковых тормозов отказались в пользу барабанных. На наших грязных дорогах задние диски изнашивались слишком интенсивно. На **ВАЗ-2101** каждый из отдельных контуров тормозов имеет свой бачок для тормозной жидкости – для удобства ремонта и обслуживания. У итальянской модели бачок единый.





Вместо нижневального мотора Фиата (73 x 71,5 мм) сделали, по сути, новый двигатель (76 x 66 мм). Иные размеры заложили с расчетом на последующую гамму двигателей большего объема и мощности. **Вазовский мотор** при такой же, как у фиатовского, степени сжатия (8,8) получился чуть мощнее – 64 л.с. против 60 л.с. при 5600 об/мин. Предельный крутящий момент увеличился с 87 Н·м при 3400 об/мин до 89 Н·м при тех же оборотах. К слову, у итальянцев был уже и мощный двухвальный мотор, но для массового советского автомобиля такой агрегат явно не подходил.



Салоны трудно отличить один от другого, разница лишь в нюансах. Так, вместо сигнальной лампы перегрева двигателя, примененной итальянцами, на комбинации приборов ВАЗ-2101 появился датчик температуры охлаждающей жидкости.

Номинал копейки

Конечно, у первых Жигулей степень копирования выше, чем у иных отечественных автомобилей. Ведь «рисование» некоторых узлов и агрегатов ЗИС-110, ЗАЗ-965 и Победы ГАЗ-М20, которые создавались с оглядкой на западные машины, было нелегальным, а с Жигулями всё более чем легально. Для производства ВАЗ-2101 купили, считай, готовый завод. Но и свои руки мы приложили.

«Единичка» внешне мало отличалась от итальянской машины и сохранила ее инженерную концепцию, но в конструкцию двигателя, трансмиссию, подвеску и тормоза наши специалисты внесли немало грамотных и продуманных изменений. Это был единственно верный способ резко увеличить производство легковых автомобилей в СССР к началу 1970-х: творческое заимствование достижений зарубежной инженерии и, главное, технологии массового производства. Жизнеспособность и приспособленность тольяттинской «классики» (начиная с ВАЗ-2101) к нашим условиям доказала жизнь. Правда, завод слишком долго оставался заложником базовой конструкции. Но это уже другая история. **ЭР**



Внешне машины отличались друг от друга незначительно. Жигулевские клыки бамперов больше, чем у Фиата, а ручки дверей – вытяжные вместо фиатовских кнопочных. Кузов ВАЗ-2101 заметно усилен во многих местах. Масса советской машины выросла по сравнению с итальянской примерно на 100 кг (955 кг против 855 кг у Фиата 124). Утяжеление частично скомпенсировано приростом мощности советского двигателя.