

ВОСЬМАЯ – ПЕРВАЯ

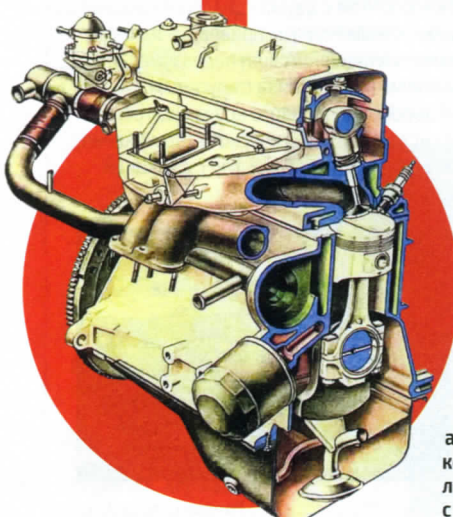
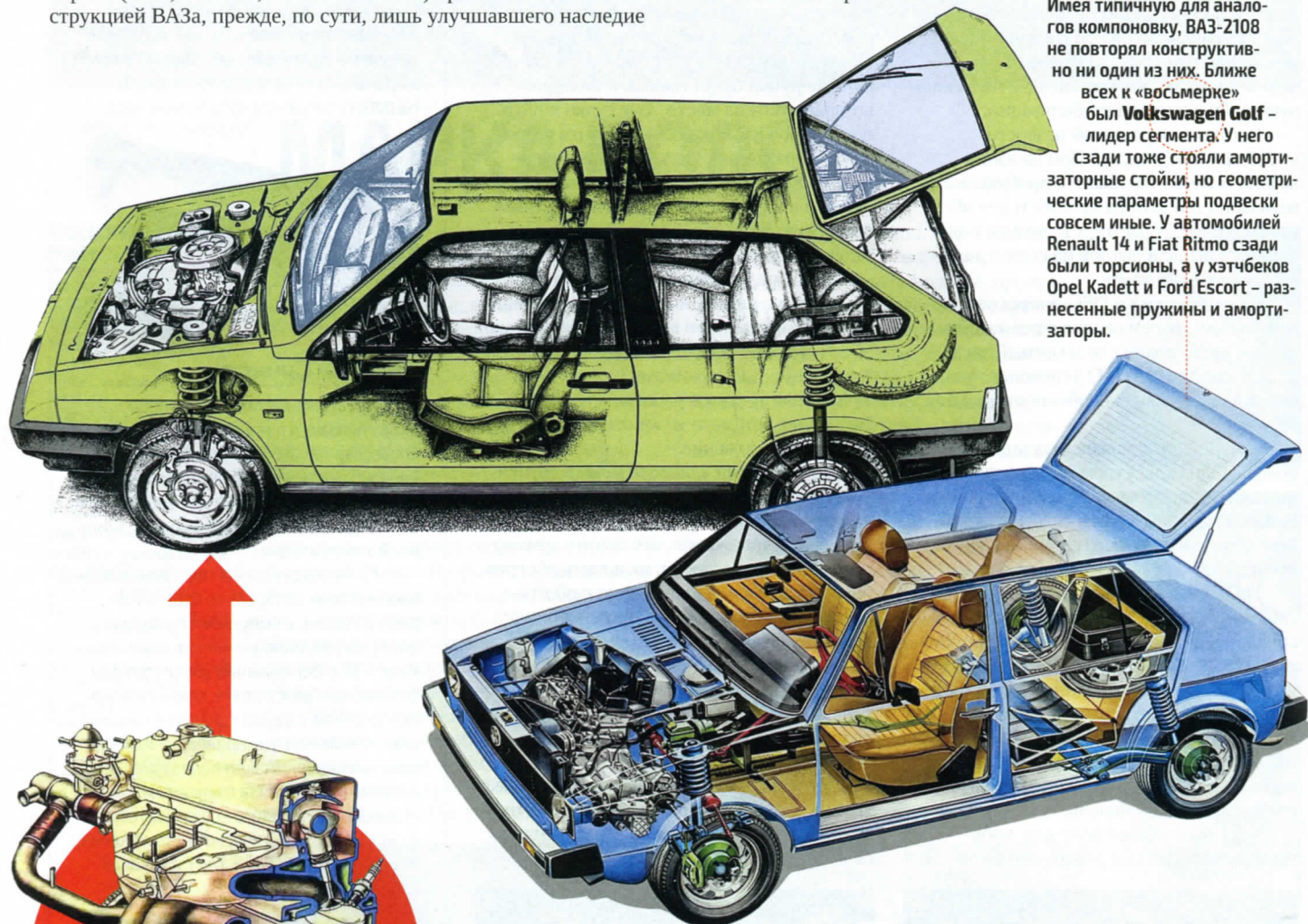
Вспоминаем, как появился первый массовый отечественный переднеприводный автомобиль ВАЗ-2108. Автор Сергей Канунников

Появление в 1984 году хэтчбека ВАЗ-2108, поначалу названного Спутником, но довольно скоро переименованного в Самару, стало для всей страны событием. И не только потому, что любая новая легковая модель вызвала у советских людей огромный интерес. «Восьмерка» оказалась первым в СССР массовым переднеприводным автомобилем. И, к слову, первой (если, конечно, не считать Нивы) оригинальной конструкцией ВАЗа, прежде, по сути, лишь улучшавшего наследие

фирмы Fiat – заднеприводного седана Fiat 124 родом из середины 1960-х.

Поначалу наиболее консервативные потребители относились к «восьмерке» настороженно. Но вскоре многие оценили ее достоинства, а с появлением в 1987 году пятидверного ВАЗ-2109 автомобили переднеприводного семейства стали в вазовской гамме самыми престижными.

Имея типичную для аналогов компоновку, ВАЗ-2108 не повторял конструктивно ни один из них. Ближе всех к «восьмерке» был Volkswagen Golf – лидер сегмента. У него сзади тоже стояли амортизаторные стойки, но геометрические параметры подвески совсем иные. У автомобилей Renault 14 и Fiat Ritmo сзади были торсионы, а у хэтчбеков Opel Kadett и Ford Escort – разнесенные пружины и амортизаторы.

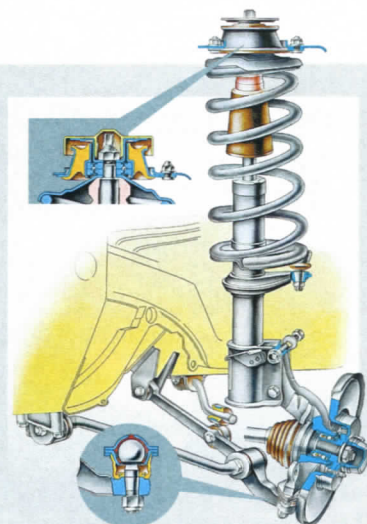


Двигатель ВАЗ-2108 (1,3 л; диаметр цилиндра 76 мм, ход поршня 71 мм) – оригинальная конструкция, сделанная с оглядкой на аналоги. На стадии разработки обсуждалось множество вариаций (например, для одной только камеры сгорания было предложено 13 вариантов!), – конечно, с привязкой к имеющемуся

на заводе оборудованию. Двигатель «восьмерки» технологически унифицировали с классическими моторами по диаметру цилиндров, коренным и шатунным шейкам коленвала. Унифицировали, в частности, и поршневые пальцы, клапаны (кроме длины стержней).

Мотор ВАЗ-2108 мощностью 65 л.с. оказался одним из самых

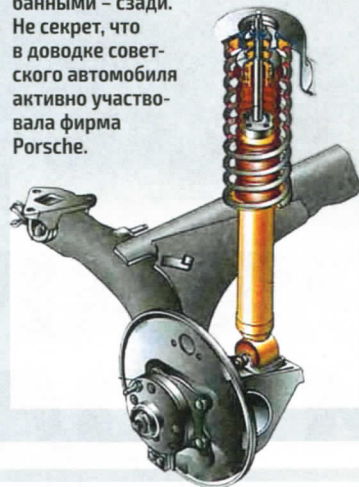
мощных в классе, он немного уступал лишь 68-сильному двигателю фиатовского Ritmo. Сразу предусмотрели 70-сильный агрегат (1,5 л; 82 × 71 мм). По требованию маркетологов для западных рынков создали и 54-сильный вариант объемом 1,1 литра (76 × 60,6 мм), но спрос на него оказался невелик и делали его недолго.



Коробку передач по техническому заданию ВАЗа разрабатывали совместно со специалистами Porsche и с привлечением компании ZF, проектировавшей, в частности, синхронизаторы. От идеи использовать детали коробки классических Жигулей отказались из-за жестких требований к максимальной компактной, рассчитанной на поперечную установку коробке.

Дизайн «восьмерки» – совершенно оригинальный. Базовым, как и у многих западных аналогов, стал трехдверный хэтчбек. Советская машина имела типичный для тех лет клиновидный силуэт (оттого и родилось вскоре фольклорное прозвище «зубило») и рубленые формы. Оригинальный, но очень спорный «клюв» облицовки радиатора вскоре исчез. Первыми от «клюва» отказались западные дилеры, а потом и сам завод перешел на «длинное крыло».

VAZ-2108 был типичным передневодным европейским автомобилем своего класса (если не считать того, что от зарубежных лидеров этого сегмента он отстал лидерски на десятилетие): поперечно расположенный силовой агрегат сочетался с передней подвеской McPherson, задней упругой балкой с амортизаторными стойками, реечным рулевым управлением, дисковыми тормозами спереди и барабанными – сзади. Не секрет, что в доводке советского автомобиля активно участвовала фирма Porsche.



По дизайну и отделке салон **VAZ-2108** – один из самых скромных среди аналогов из восьмидесятых годов XX века. Стиль – максимально рациональный, практичный. Со временем появилась иная, так называемая высокая передняя панель, но общая стилистика сохранилась.



СВОЙ СРЕДИ ЧУЖИХ

Трехдверный хэтчбек VAZ-2108, первенец семейства Лада Самара, – оригинальный отечественный автомобиль, который впитал, пусть и с заметным опозданием, практически все лучшие наработки, реализованные в зарубежных машинах этого класса. Автомобиль получился удачным и поначалу вполне конкурентоспособным на западных рынках, чему немало поспособствовал вклад компании Porsche в доводку силового агрегата, тормозов и управляемости. Благодаря этому «восьмерка», а затем и ее модификации получили признание покупателей и послужили основой для более поздних моделей ВАЗ, включая ныне здравствующую Гранту.



Дизайном вазовский интерьер немного напоминает, пожалуй, лишь испанский хэтч **Seat Ronda**. По воспоминаниям создателей «восьмерки», именно эту модель, в основе которой лежала итальянская конструкция, концерн Fiat Auto активно сватал ВАЗу в качестве образца для переднеприводного автомобиля. К слову, в 1982 году фирма Seat перешла от итальянцев к немцам, но еще некоторое время выпускала прежние модели.