

## ПЕРИПЕТИИ ПЕРЕДНЕГО ПРИВОДА

2108

### Против «классики»

«Восьмерка» – первый на ВАЗе переднеприводный автомобиль. Сказать, что он рождался нелегко, значит не сказать ничего. И виной тому не только технические трудности, коих, конечно, хватало с избытком. Главное заключалось в другом. Руководители завода, и даже министерства, никак не могли решиться на столь крутой поворот. Хотя министром в то время и был бывший генеральный директор ВАЗа Виктор Поляков, даже ему было непросто принять соответствующее решение. Дело – новое, риск – огромный. А вдруг провал?

Поэтому, когда началась разработка нового «восьмого» семейства, руководство завода настаивало на том, чтобы оно было сделано на основе «классики». Понять их было можно: хотелось использовать те мощности, которые имелись на заводе. Но все уперлось в два основных вопроса, которые необходимо было решить на новом автомобиле: это тормоза и рулевое управление. Они совершенно не отвечали новым требованиям. А когда подсчитали разницу между тем, во что обойдется «классика» с модернизированными тормозами и рулевым управлением, и сравнили эти затраты с созданием принципиально нового, переднеприводного автомобиля, то разница получилась не такой уж и большой. Стало ясно, что обходиться полумерами в такой обстановке лишено всякого смысла.

Неожиданная помощь пришла, как ни странно, со стороны производителей. Они увидели воочию, что оборудование, отработав десять лет, уже устарело. Можно, конечно, его обновить, но пройдет еще лет пять – а дальше что?



Идея же переднеприводного автомобиля требовала приобретения совершенно нового оборудования. Главный конструктор даже услышал в свой адрес: «Сделайте нам такой автомобиль, чтобы у него ни одного болта с прежних моделей не было!». Забегая вперед, скажем, что так в итоге и вышло. По сути, не считая крепежа, из прежних деталей сохранился лишь поршневой палец, да и тот пришлось обрезать на 5 мм.

### Лицензии с запасом

Был и еще один важнейший концептуальный вопрос. Во всем мире автомобильные предприятия покупают готовые изделия и собирают из них свою модель. Это нормальная политика: бери лучшее на рынке и ставь на автомобиль. Но это означало полную зависимость в этом плане от Запада. А если возникнет непредвиденная ситуация? Поэтому было принято совершенно верное решение о покупке лицензий на выпуск агрегатов. Тут даже если и возникнут сложности, к примеру, когда нам просто не будут продавать готовые детали и узлы, то лицензии-то все равно сохранятся.

По специальному постановлению Совета Министров на закупку лицензий были



выделены немалые средства. Да еще удалось привлечь около миллиона долларов на закупку оборудования по линии Госкомитета по науке и технике. В итоге были приобретены и право производства, и оборудование вместе с документацией и технологией на изготовление этих деталей. В общем, полный комплект.

Основные фирмы, у которых была куплена лицензия только по шасси: Lucas (Англия) – дисковый тормоз, вакуумный усилитель тормозов; Zahnradfabrik (Германия) – реечный рулевой механизм, синхронизаторы коробки передач; AutomotivPredax – сцепление; Watassauto – стойки передней подвески; HardySpicer (Англия) – шарниры равных угловых скоростей; Volkswagen – балка задней подвески. Замки дверей – фирма Vomoto. Бамперы из стеклонаполненного полиуретана – фирма Gallino (Италия).



### С миру по нитке

Говоря по-простому, основную концепцию создания семейства 2108 можно выразить коротко и очень емко – с миру по нитке. Такой подход был в то время абсолютно правильным и единственно возможным. Во-первых, отпадала необходимость «изобретать велосипед», а можно было просто использовать мировой опыт. Во-вторых, завод получал узлы высочайшего на тот момент уровня.

Не были забыты и смежники. Так, были закуплены и лицензия, и технологическое оборудование для производства новой бескамерной радиальной шины с металлокордом 165/70R13. Оно было смонтировано на Нижнекамском заводе, где и работает до сих пор.

К работе были также привлечены: по части конструкции – немецкая фирма Porsche, по технологии – итальянская компания UTS, бывшая по сути технологическим отделением концерна FIAT. Немцы должны были сделать ревизию кузова и двигателя, разработанных для «восьмерки», а итальянцам предстояло посмотреть на то же самое с точки зрения технологии.

Porsche, в свою очередь привлекла к работе над проектом ряд специализированных западных компаний. В частности, при разработке двигателя партнерами стали следующие фирмы: Riken (Япония) – по поршневым кольцам; KS (Германия) – по поршню; Uniroyal (Италия) – по зубчатому ремню газораспределительного механизма; Solex (Франция) – по карбюратору; Sofica (Франция) – по радиатору системы охлаждения; Elring (Германия) – по прокладке головки цилиндров.

Разработанная в Тольятти конструкция двигателя была подвергнута на Porsche добротной доводке – по показателям мощности, расходу

топлива, токсичности, акустике, надежности. В итоге ВАЗ получил от немцев настолько отработанную конструкцию, что при внедрении в производство ничего похожего на проблемы, подобные тем, что случились при освоении двигателей 2101, не было.

Результатом работы стал двигатель 2108, который в то время нисколько не уступал лучшим мировым образцам своего класса. Подтверждением тому впоследствии были положительные отзывы потребителей из развитых европейских стран.

### Трехдверное «зубило»

Новое семейство было задумано так: базовая машина 2108 – трехдверник (кстати, решение довольно спорное, что подтвердили дальнейшие события), а пятидверник 2109 пойдет с небольшим отставанием. И неслучайно в «восьмерке» столь большие боковые двери – тут было стремление создать максимум удобств при посадке на заднее сиденье. Если в «Ниву» заднему пассажиру вначале нужно влезть передом, а потом в машине развернуться и усесться, то в «восьмерку» на заднее сиденье можно сесть прямо с улицы – его передняя кромка находится практически на уровне центральной стойки.

Кузова 2108 и 2109 по принятой международной классификации имели форму хэтчбек (hatchback, от hatch – «люк» и back – «сзади», то есть автомобиль с задней дверцей) и являлись двухобъемниками. Особняком здесь стоит трехобъемник 21099, но об этом ниже. И на «восьмерке», и на «девятке» задние сиденья были складывающимися, что позволяло перевозить крупногабаритные грузы – неоценимая в жизни вещь. За характерные рубленые черты кузова машины в народе эти модели получили прозвище «зубило».

Если внимательно присмотреться к крыше обоих хэтчбеков, то можно заметить, что она в задней части чуть приподнята. Это своеобразный спойлер, увеличивающий прижатие колес задней оси к дороге, что особенно важно, когда в машине один водитель. Такая ситуация на скользкой дороге может привести к заносу задка. Но за безопасность пришлось заплатить повышенной загрязняемостью стекла двери задка.



## Символ престижа

Вначале новому семейству было присвоено наименование «Спутник», в частности его носили все опытные образцы, но затем появилось более благозвучное имя — «Самара», которое и прижилось на долгие годы.

Совместно со специалистами Porsche на протяжении нескольких лет были проведены несколько серий совместных испытаний, в результате которых удалось довести конструкцию автомобиля до необходимого уровня. Первая опытно-промышленная партия 2108 была собрана уже в конце 1984 года. Вскоре заработал и главный конвейер. Но тут, как водится, не обошлось без неприятностей.

Так, практически весь первый год машина шла без заднего стеклоочистителя. Причина — задержка поставок. Усугубило ситуацию и опоздание с установкой правого зеркала. В общем, на грязных русских дорогах ездить на такой новейшей «супертехнике» было просто небезопасно. А тут еще и задняя передача не только не имела хоть какой-нибудь блокировки, но еще и располагалась прямо рядом с первой передачей. И на светофорах было немало случаев, когда автомобиль что есть мочи стартовал... назад. Последствия представить нетрудно. Потом это все было, конечно, исправлено, но «шкура» потребителя страдала.

Однако, это все — издержки. В целом, можно с уверенностью сказать, что но-

вое семейство принципиально новых для страны и ВАЗа автомобилей по большому счету получилось! Впервые отечественный потребитель обрел машину с весьма объемным набором первоклассных технических новинок. Вот далеко не полный их перечень: поперечное расположение двигателя, бесконтактное зажигание, передняя свечная подвеска «МакФерсон», реечный руль, тросовый привод сцепления, тормоза диагональной схемы, пластиковые энергопоглощающие бамперы, современная антикоррозийная защита кузова, отличная динамика, хорошая экономичность, великолепная устойчивость и управляемость.

Первое время машина выпускалась с пластиковой маской передка, (так называемый «автомобиль с коротким крылом»). Но массовая эксплуатация показала, что со временем происходит коробление маски, вследствие чего между ней и кузовом образуется неприглядная щель. Впервые это было исправлено на седане 21099 (см. ниже), а затем переключалось и на остальные модели семейства. Именовалось это в просторечии «длинным крылом».

Машина имела успех. И еще какой! Не зря, начиная с мая 1986 года, когда 9-миллионным автомобилем стал 2108, все последующие «юбиляры» были представителями нового семейства. И только в феврале 1997 года 17-миллионником не стала новейшая по тем временам «десятка».