

Создание первого автомобиля с передним приводом ВАЗ-Э1101

В 1965 году концерн FIAT выпустил свой первый «пробный шар» принципиально новой концепции — автомобиль с передними ведущими колесами и поперечно установленным спереди силовым агрегатом. В продажу модель поступила как «Аутобьянки Примула», скрывая истинные свои корни и подчеркивая тот факт, что FIAT с особым трепетом относился к тому, как примут ее покупатели и правильно ли выбран путь дальнейшего развития конструкций массовых легковых автомобилей. Особый интерес вызывало взаимное расположение двигателя, коробки передач и главной передачи автомобиля. В то время как в очень удачной, выпускавшейся с 1959 года английской микролитражке «Остин Мини» все перечисленные агрегаты были объединены в единый блок и пользовались единой масляной ванной, специалисты FIAT установили их в линию с отдельными масляными емкостями, что безусловно улучшало работу механизмов. Кроме того, несимметричное расположение главной передачи вынудило конструкторов пойти на применение полусосей неравной длины, что в те времена также было смелым, неординарным решением. Автомобиль с трех- и пятидверным кузовом собирали на заводе дочерней компании «Аутобьянки», он пользовался высоким спросом в Европе.

Не обошли новинку вниманием и специалисты отечественного автопрома. В 1966 году несколько автомобилей модели «Примула» были закуплены и подверглись серьезным испытаниям в НАМИ, подтвердив перспективность принятых конструктивных решений и хорошо зарекомендовав себя на российских дорогах. Результаты этих испытаний послужили поводом для того, чтобы официально рекомендовать эту модель как объект производства на планируемом к постройке в СССР новом автозаводе. Таково было официальное мнение института НАМИ, в котором вскоре были развернуты широкомасштабные работы по созданию отечественных экспериментальных автомобилей с приводом на передние колеса и испытанию различных зарубежных аналогов.

Главный конструктор ВАЗа В.С. Соловьев был об этом отлично осведомлен. Неоднократно в разговоре с главным конструктором FIAT Данте Джакоза и другими спе-

циалистами он поднимал тему перспективности переднего привода, однако итальянские инженеры либо уходили от прямых ответов, либо называли эту тематику не заслуживающей внимания, отрицая факты проведения собственных конструкторских работ в этой области. А такие работы уже шли полным ходом. В марте 1969 года широкой общественности был представлен переднеприводный легковой автомобиль малого класса FIAT-128, а вслед за ним, в 1971 году — более компактный FIAT-127. Схема трансмиссии обеих моделей не отличалась от проверенной на «Примуле». Обе новинки заслуженно были отмечены титулом «Автомобиль года».

Директору завода В.Н. Полякову стало ясно: итальянцы не хотят делиться с русскими своими последними достижениями. В декабре 1966 года главный конструктор В.С. Соловьев получил от него указание начать проработку собственной конструкции легкового автомобиля классом ниже FIAT-124, а значит, более доступного для большинства советских покупателей. Первоочередные работы по доводке FIAT-124 отодвинули сроки создания микролитражки на конец 1968 года.

С этого времени началась биография первого вазовского переднеприводного автомобиля особо легкого класса, получившего индекс 1101. Все работы по проекту В.С. Соловьев поручил курировать своему первому заместителю, Б.С. Поспелову. Длина автомобиля, согласно техзаданию, ограничивалась 3,1 м, высота — 1,3 м. Расположить с достаточным удобством четырех человек в тесном салоне составляло сложную инженерную задачу, решить которую помог посадочный макет.

В начале 1969 года проработки компоновщиков легли на столы дизайнеров. Началась работа над полномасштабным макетом внешнего вида, который выполнялся сразу в двух вариантах. Над первым работал Ю.В. Данилов, над вторым — В.А. Ашкин. Интерьер будущего автомобиля разрабатывал В.И. Пашко. Параллельно конструировались сиденья, панель приборов, элементы внутренней отделки. В итоге проект внешности В.А. Ашкина был признан слишком вычурным и нетехнологичным, поэтому все кузовные работы было решено вести в соответствии с предложением Ю.В. Данилова.



Создатели автомобиля, дизайнеры В. Пашко, Г. Белоусов и И. Гальчинский у опытного образца второй серии 2Э1101.



Первый опытный образец Э1101, созданный в январе 1972 года.



Платформа модели Э1101 послужила основой для создания открытой версии Э11011.

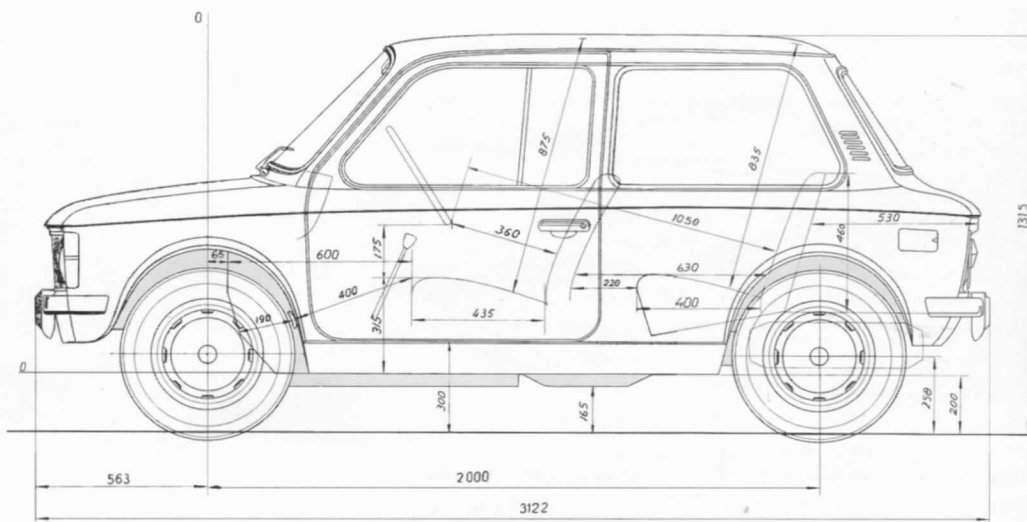
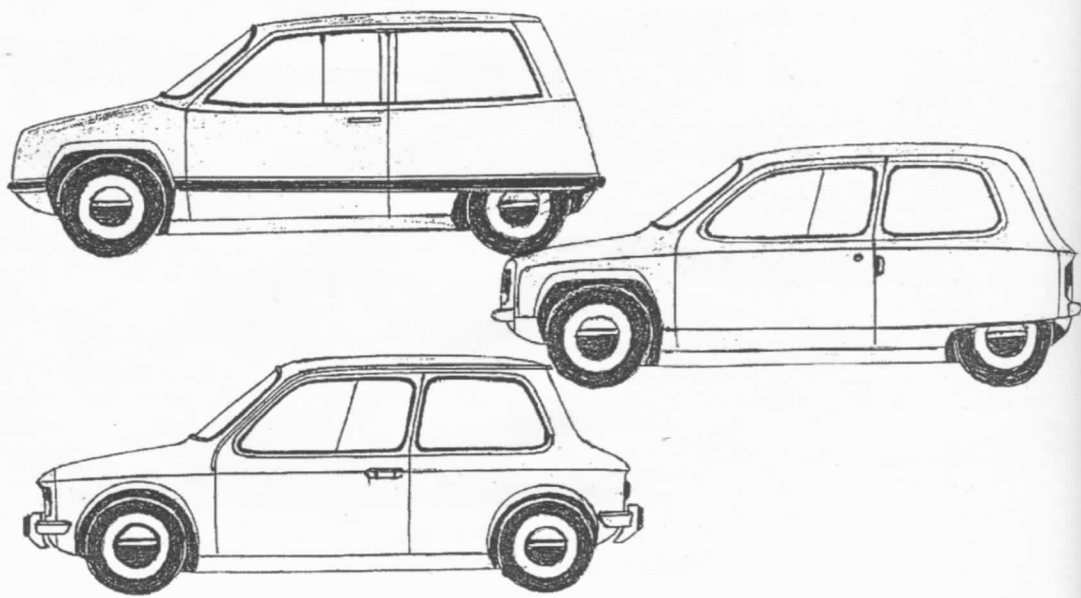


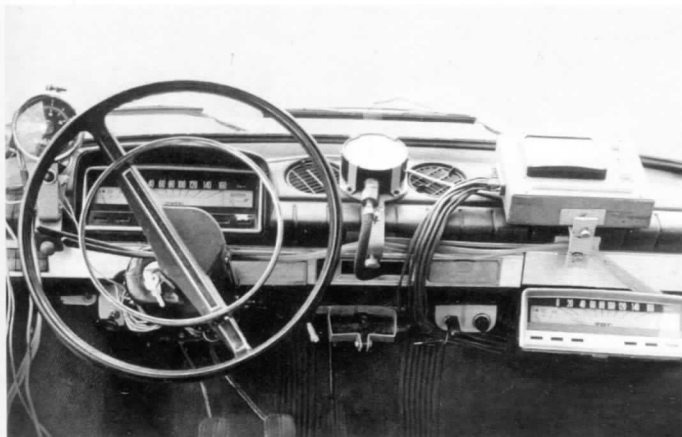
Последний из серии экспериментальных автомобилей 3Э1101 «Ладога».



Один из первых масштабных пластилиновых макетов автомобиля ВАЗ-1101, предложенный дизайнером В.И. Пашко.

В результате обсуждения различных вариантов внешнего вида появился последний, который стал основой для разработки опытного образца.





Так выглядела панель приборов опытного образца ВАЗ-Э1101. Правая, установленная ниже комбинация приборов автомобиля ВАЗ-2101, — часть измерительного комплекса, с помощью которого проводились испытания автомобиля.

С пластилинового макета сделали гипсовые слепки основных сечений для перенесения на плаз. Модельщики по чертежам изготовили деревянную разборную копию автомобиля (работа заняла около года), некоторые элементы которой оковали металлом. Именно по этим элементам жестящики выколотили вручную металлические детали кузова опытного образца. Автомобиль имел оригинальный поперечный силовой агрегат, переднюю подвеску типа «МакФерсон», червячное рулевое управление производства ЗАЗ, 4-ступенчатую коробку передач, сцепление с тросовым приводом, передние дисковые (с плавающей скобой) и задние барабанные тормоза. За неимением ШРУСов в приводе передних колес были применены сдвоенные карданные шарниры. Собранный в 1971 году образец Э1101 из-за компактных габаритов и больших для него «жигулевских» колес сразу же окрестили «Чебурашкой».

Для сравнительных испытаний «первенца» в 1972 году были закуплены современные аналоги FIAT-127 и FIAT-128, которые и стали единственными объектами сравнения. Вскоре был накоплен значительный объем замечаний по конструкции и началась доработка документации. Второй образец 2Э1101 также проектировался с двумя вариантами внешности, но уже с изготовле-

нием двух макетов, авторами которых были В.И. Пашко и И. Гальчинский. Выбрали вариант И. Гальчинского, который в 1973 году был воплощен в металле. Его испытания прошли значительно более успешно.

О постановке на производство модели в Тольятти в то время и речи не было. Однако в 1975 году судьба проекта резко изменилась. В. Н. Поляков (уже в ранге заместителя министра автомобильной промышленности) приехал на Запорожский автозавод и был крайне удручен работой по созданию перспективных «Запорожцев» с передним приводом. Он приостановил всю деятельность местных дизайнеров и конструкторов, а 15 апреля 1976 года подписал приказ по министерству (№ 106), согласно которому автомобиль для ЗАЗа должен был быть разработан на ВАЗе с привлечением украинских специалистов. В основу конструкции с доработками лег проект 1101. Так увидела свет третья серия образцов, получившая обозначение 3Э1101 и собственное имя «Ладога». Ведущим дизайнером автомобиля на ВАЗе был назначен И. Гальчинский. Модель получилась очень современной и, как показали испытания, практически не уступала по техническим параметрам зарубежным аналогам. Два образца, 2Э1101 и 3Э1101, были вместе с документацией переданы на Запорожский автозавод, где послужили основой конструкции нового перспективного легкового автомобиля «Таврия» ЗАЗ-1102. А конструкторы ВАЗа вернулись к теме переднеприводного автомобиля в связи с началом работ по семейству ВАЗ-2108/2109 в 1977 году. Рассказ о первой вазовской микролитражке был бы неполным без упоминания еще о двух нереализованных проектах. В 1973 году увидел свет гипсовый макет легкового автомобиля с большими габаритами, чем образцы серии 1101. Он был выполнен И. Гальчинским и рассматривался как возможный отечественный аналог автомобиля FIAT-128. Дальнейшие работы по этому проекту не проводились. В 1972–73 годах был разработан и осуществлен в двух образцах проект открытой версии «Чебурашки» Э11011, получивший название «Автороллер». Его рождение связано с появлением на заводе английского автомобиля «Остин Мини Моук», который очень понравился руководству. Один из опытных образцов «Автороллера» использовался в качестве внутрицехового транспортного средства.



Опыт, накопленный при создании образцов серии Э1101, оказался востребован через много лет, когда возникла необходимость в разработке подобного автомобиля, получившего название «Ока».