



# ПРИКЛЮЧЕНИЯ «ИТАЛЬЯНЦА» В РОССИИ

## Массовый советский автомобиль ВАЗ-2101

В первые послевоенные годы автомобильный парк в стране резко увеличился — произошло это как за счет выпуска автомобилей «Москвич-400» и «Победа» М-20, так и вследствие репарационных поступлений автотехники из поверженной Германии. В стране впервые появилось достаточно большое количество автомобилей в личном пользовании граждан. И чем ближе знакомился советский человек с прелестями владения собственным автомобилем, тем больше становился круг желающих обладать этим чудом техники.

Однако репарационные поступления достаточно быстро иссякли, а производственные мощности МЗМА и ГАЗа не позволяли хотя бы в минимальной степени обеспечивать даже ту часть населения, доходы которой давали возможность приобретать автомобили в личное пользование. Машины распределялись по предприятиям, и, чтобы получить право купить автомобиль, приходилось ждать несколько лет. Положение улучшилось с введением в строй Запорожского автозавода (ЗАЗ), однако и с его участием суммарный выпуск легковых автомобилей в СССР в начале 1960-х годов составлял около 150 000 экземпляров, причем в розничную сеть попадало лишь 40 процентов этого количества.

Предварительные прикидки показывали, что стране необходимо не менее 1 млн. легковых автомобилей, однако организовать выпуск такого количества машин путем реконструкции существующих заводов было невозможно. Нужен был еще один автозавод, способный производить около 700 000 автомобилей в год. Наиболее быстрым и качественным способом решения этой задачи могло стать приобретение у солидной зарубежной автостроительной фирмы оборудования, документации на со-

временную технологию производства и лицензии на выпуск современного автомобиля.

Такой фирмой стал крупный итальянский концерн FIAT. Следует заметить, что этот автогигант весьма успешно продавал предприятия и лицензии не только Советскому Союзу, но и ряду других стран. Так, в 1967 году в Польше на автозаводе FSO началось серийное производство автомобиля, получившего название Polski-FIAT-125P, а автомобиль FIAT-124 вполне успешно выпускался до последнего времени в Турции.

Соглашение о научном и техническом сотрудничестве было подписано 4 мая 1966 года в городе Турине министром автомобильной промышленности СССР А.Тарасовым и почетным президентом Общества FIAT. Вскоре начались поставки оборудования и технологической документации на выпуск модели FIAT 124, которая в 1967 году была признана лучшим автомобилем года. Под строительство завода выделена площадка в горо-

де Ставрополь-на-Волге, переименованном позже в Тольятти. Грандиозное строительство нового завода началось практически сразу же после подписания соглашения, в 1966 году, и уже в начале сентября 1970 года вышла первая партия новых автомобилей.

Когда отечественные «итальянцы» появились в Москве — элегантные, вишнево-коричневые, с защитным матовым восковым покрытием — советские автолюбители испытали серьезное потрясение. Новый, подлинно массовый автомобиль представлял собой настоящую иномарку — вполне современный, скоростной, динамичный, лишенный тяжеловесности «Москвича» и несерьезной легкости «Запорожца», надежный, маложумный — словом, та самая несбыточная мечта, которая могла вот-вот сбыться!

Это был ВАЗ-2101, неосмотрительно нареченный именем «Жигули». Мало того, что название могло использоваться только во множественном числе, что



Пятиместный  
четыrehдверный  
автомобиль-седан  
ВАЗ-2101  
«Жигули»

заставляло автолюбителей изобретать весьма странные грамматические построения («жигули» мчались, «жигули» повернули. и т.п.). На ряде европейских языков оно было созвучно небезызвестному слову «жиголо», что практически исключало для машины зарубежные поставки. Пришлось для экспортных ВАЗ-2101 придумывать вполне благозвучный псевдоним «Лада», ставший в 2004 году единственным брендом для всех автомобилей ВАЗа.

Надо сказать, что при определении с итальянскими партнерами конфигурации будущего лидера отечественного автостроения в конструкцию FIAT 124 было внесено немало изменений. Так, итальянский прототип оснащался устаревшим двигателем образца 1937 года с приводом верхних клапанов толкающими штангами, а для «Жигулей» был выбран более современный верхнеклапанный мотор с верхним расположением распредвала, приводимого от коленвала двухрядной цепью. Помимо этого дисковые тормоза на колесах заднего моста были заменены барабанными, более подходящими для российских дорог. Был также усилен кузов — теперь машине стал не страшен и сельский проселок.

ВАЗ-2101 — это классический трехобъемный четырехдверный автомобиль-седан с ведущими задними колесами и передним расположением двигателя.

Все панели кузова соединялись точечной электросваркой, в том числе и крылья. Последнее обстоятельство на первых порах серьезно озадачивало автолюбителей и жестянщиков-кузовщиков, привыкших к тому, что до появления ВАЗ-2101 на всех легковых автомобилях навесные элементы кузова крепились болтами и гайками, что существенно упрощало ремонт. Ну а для замены крыльев на автомобиле «Жигули» пришлось осваивать аргоновую или углекислотную дуговую сварку.

Водосточный желоб крыши был облицован металлизированным молдингом, а порог кузова — хромированной планкой. Металлизированные молдинги использовались и при окантовке резиновых рамок-уплотнителей лобового и заднего стекол.

В отделке салона широко использовались синтетические материалы, имитирующие кожу. Так, передняя панель отформована из мягкого пластика с черной матовой поверхностью. Подобные пластики использовались также и при отделке дверей. В верхней части лобового стекла располагалось зеркало заднего вида, имевшее два фиксированных положения, что позволяло водите-



Серийное производство польского «итальянца» Polski-FIAT-125P началось в 1967 году, на три года раньше отечественного ВАЗ-2101

лю избегать ослепления светом фар движущегося сзади автомобиля. Дополнительно зеркало заднего вида монтировалось на левом переднем крыле.

Центральное место приборной панели занимал спидометр, на ней же располагались указатель температуры охлаждающей жидкости, указатель уровня топлива в баке, а также контрольные лампы указателя поворотов, уровня тормозной жидкости в расширительном бачке, давления масла и лампа указателя включения ручного тормоза.

Капот двигательного отсека открывался из салона автомобиля ручкой, находившейся под приборным щитком; крышка багажника — ключом, при этом крышка откидывалась автоматически. И под капотом, и в багажнике устанавливались лампы подсветки, загоравшиеся при открывании крышек.

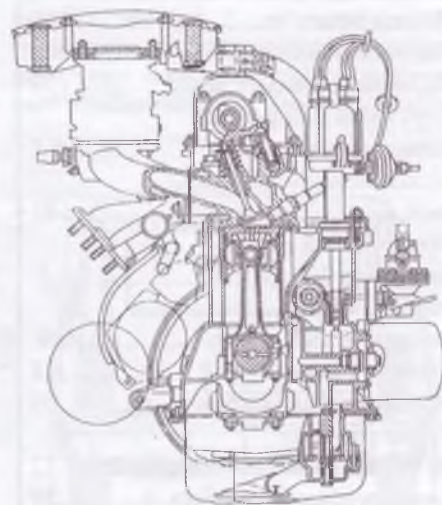
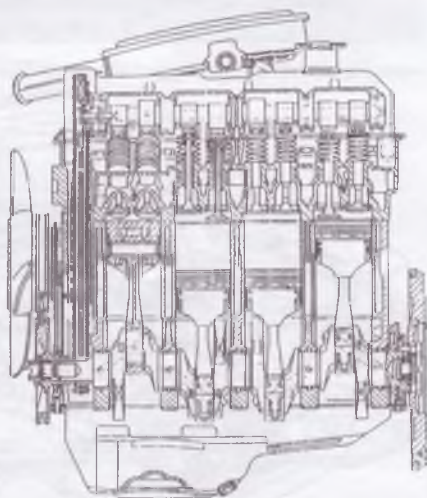
Основу силового агрегата автомобиля составлял бензиновый 4-х цилиндровый карбюраторный двигатель мощностью 58 л.с. и рабочим объемом 1200 см<sup>3</sup>. Степень сжатия рабочей смеси составляла 8,5, в качестве горючего использо-

вался непривычный пока для советских автолюбителей бензин АИ-93.

Кстати, в стремлении удешевить эксплуатацию машины предпринимались самые героические попытки для повышения октанового числа более дешевого и более привычного 76-го бензина — одной из популярных мер была добавка в топливо обычного... нафталина. Более серьезным методом было уменьшение степени сжатия двигателя с помощью более толстой прокладки между головкой и блоком цилиндров или специальных футеров — переходных втулок, устанавливаемых между головкой и свечами зажигания. Однако большинство автовладельцев все же начинало привыкать к штатному топливу, при котором и расход его был поменьше, и мощность двигателя побольше.

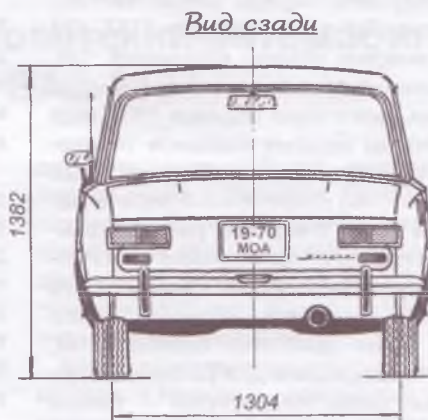
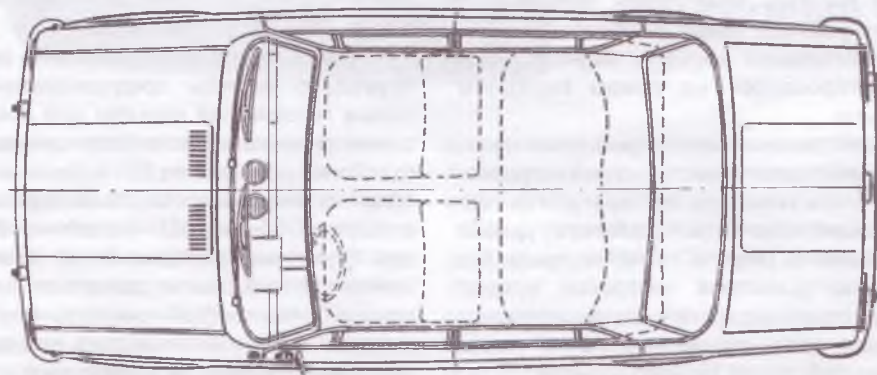
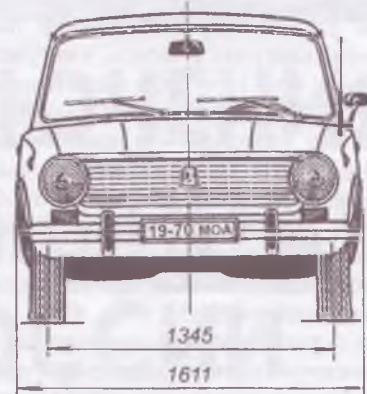
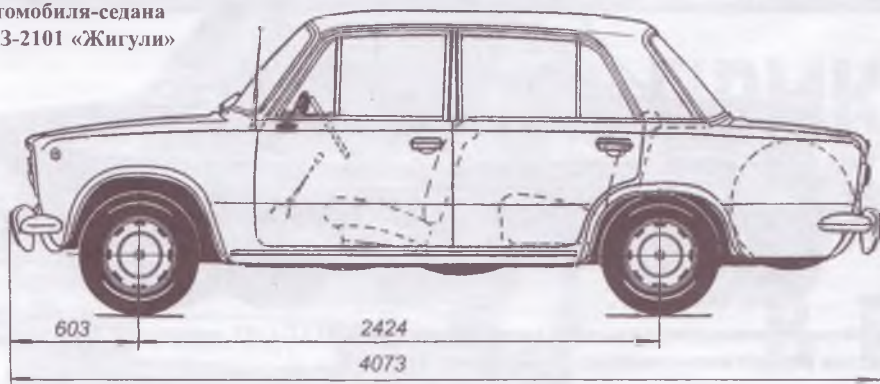
Карбюратор автомобиля — типа Weber 32DCR, эмульсионного типа, двухкамерный, с падающим потоком. Имел сбалансированную поплавковую камеру и систему отсоса картерных газов за дроссельную заслонку.

Коробка переключения передач — механическая, трехходовая, четырехступ-



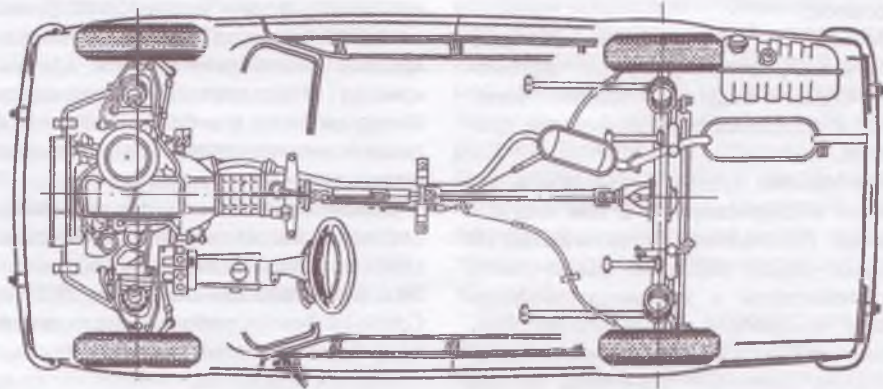
Двигатель типа ВАЗ-2101 с верхнерасположенным распредвалом рабочим объемом 1198 см<sup>3</sup> и мощностью 60 л.с.

Геометрическая схема  
автомобиля-седана  
ВАЗ-2101 «Жигули»

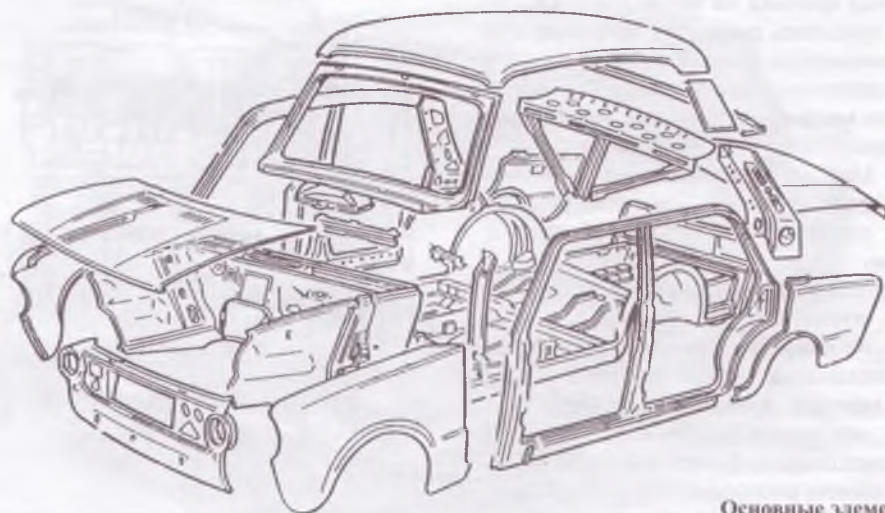


Технические характеристики  
легкового автомобиля  
ВАЗ-2101 «Жигули»

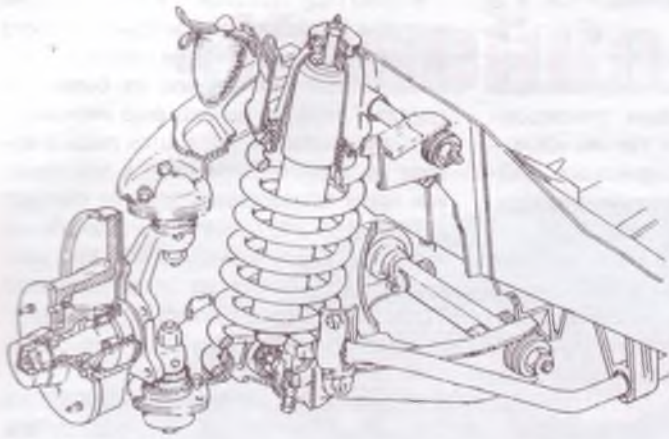
Длина, мм.....	4073
Ширина, мм.....	1611
Высота, мм.....	1382
База, мм.....	2424
Колея спереди/ сзади, мм.....	1345/1304
Число мест.....	5
Собственная масса, кг.....	945
Полная масса, кг.....	1345
Полезная масса, кг.....	400
Дорожный просвет, мм.....	170
Наружный габаритный радиус поворота, м.....	5,5
Максимальная скорость, км/ч.....	140
Контрольный расход топлива, л/100 км.....	8
Рабочий объем двигателя, см <sup>3</sup> .....	1198
Степень сжатия.....	8,8
Максимальная мощность, л.с.....	60
Время разгона до 100 км/ч, с.....	20 — 22
Емкость топливного бака, л.....	39
Тормозной путь со скорости 80 км/ч, м.....	34,2



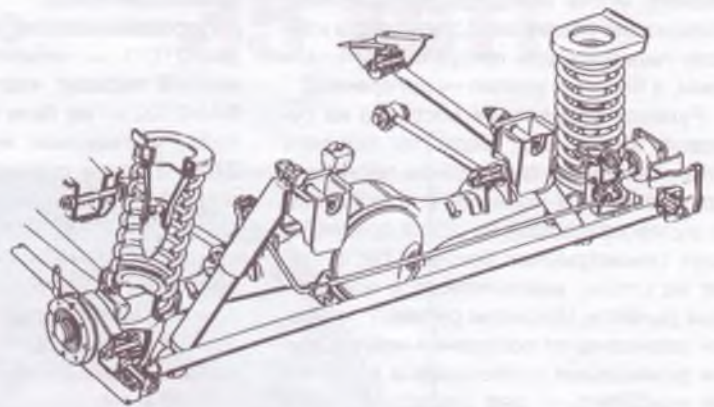
Компоновка ходовой части автомобиля ВАЗ-2101



Основные элементы  
несущего кузова автомобиля



Передняя подвеска автомобиля VAZ-2101 — независимая, на поперечных рычагах, с цилиндрическими пружинами, телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости



Задняя подвеска автомобиля VAZ-2101 — зависимая, с жесткой балкой, связанной с кузовом одной поперечной и четырьмя продольными штангами, с цилиндрическими пружинами и гидравлическими телескопическими амортизаторами

пенчатая, все передачи (кроме заднего хода) были оснащены синхронизаторами. Рычаг КПП установлен на задней торцевой крышке коробки и выведен через люк в салон таким образом, что головка его располагалась в непосредственной близости от рулевого колеса.

Сцепление однодисковое, сухое, с центральной нажимной пружиной, с гасителем крутильных колебаний (демпфером) на ведомом диске. Привод выключения сцепления — гидравлический, с сервопружиной на педали подвесного типа.

Карданная передача — из двух валов с промежуточной опорой. Передний располагался за коробкой передач и соединялся с ее ведомым валом эластичной резиновой муфтой; задний соединялся с передним валом и главной передачей с помощью карданных шарниров с игольчатыми подшипниками.

Главная передача состояла из пары шестерен с гипоидным зацеплением; передаточное число зацепления — 4,3.

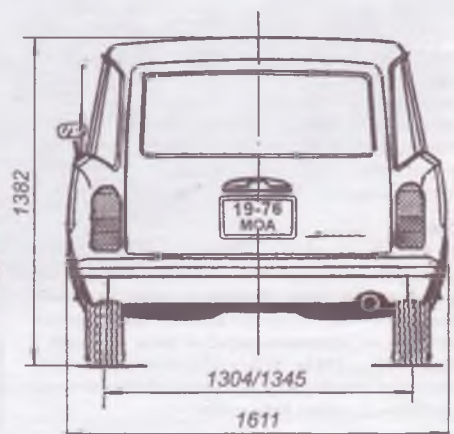
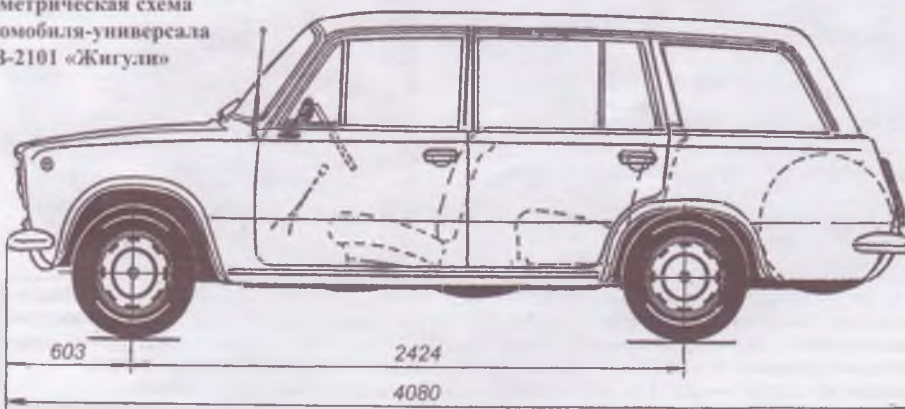
Передняя подвеска — независимая, на поперечных рычагах, с цилиндрическими пружинами, телескопическими гидравлическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости. Испытания машины перед запуском ее в серию показали, что такая подвеска обеспечивает хорошую плавность хода и устойчивость.

Подвеска задних колес — зависимая, с жесткой балкой, связанной с кузовом одной поперечной и четырьмя продольными штангами; с цилиндрическими пружинами, гидравлическими телескопическими амортизаторами и торсионным стабилизатором. Пружины опира-



Спортивный VAZ-2101 — призер Гонок исторических автомобилей в Нюрбургринге (Германия) 2004 года

Геометрическая схема автомобиля-универсала VAZ-2101 «Жигули»



лись на специальные тарелки на балке заднего моста и на основании кузова. Толкающие усилия от заднего моста к кузову передавались продольными штангами, а боковые усилия — поперечной.

Рулевое управление состояло из рулевого механизма, редуктор которого базировался на глобоидном червяке с двухгребневым роликом, и трехзвенного рулевого привода из одной средней и двух симметричных боковых тяг, а также из сошки, маятникового и поворотных рычагов. Шарниры рулевых тяг были защищены от попадания влаги и пыли резиновыми колпачками и в смазке не нуждались — она закладывалась в них лишь при сборке.

Машина в целом обладала хорошими динамическими качествами, преодолевала на первой передаче подъем с крутизной до 36 градусов (на четвертой — до 6,5 градуса), разгонялась с места до 80 км/ч за 12 с, а до 100 км/ч — за 20 с. Максимальная скорость автомобиля составляла 142 км/ч, средний расход топлива — от 8 до 9 л/100 км.

Исключительно удачная конструкция автомобиля позволила создать на базе «итальянца» ВАЗ-2101 множество мо-

дификаций, которые выпускаются и в настоящее время.

Первыми такими моделями стали ВАЗ-21011 — несколько модернизированный вариант «копейки», универсал ВАЗ-2102 — на базе все тех же «Жигулей», улучшенная модификация ВАЗ-2103, а также ставшая особенно популярной в последующие годы «шестерка» — ВАЗ-2106. Все эти машины были унифицированы между собой — по большому счету, они различались лишь двигателями и навесными деталями кузова, а в основе каждой был все тот же «итальянец» FIAT 124.

Ко второму поколению его модификаций можно отнести седаны ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107, а также универсал ВАЗ-2104. Все они имели более современные кузова, улучшенную отделку салона и модернизированные двигатели. На них появились электровентилятор радиатора, ременный привод распредвала двигателя и вакуумный усилитель тормозов. Они еще выпускаются ВАЗом и другими российскими предприятиями, однако эпоха автомобилей классической компоновки с задними ведущими колесами уже заканчивается.

В этом году исполняется 35 лет со дня выпуска Волжским автозаводом первого автомобиля со странным именем «Жигули». И сегодня немало их бегают по дорогам страны, однако еще несколько лет — и «копейка» останется лишь в музеях да в руках бережливых поклонников таких автомобилей. Многие считают дизайн ВАЗ-2101, созданного по образу и подобию «итальянца» FIAT 124, наиболее интересным из всей вазовской «классики» — все последующие модернизации так и не улучшили внешность этой замечательной машины.

К слову, по немецким канонам автомобиль, перешагнувший 30-летний рубеж, становится полноценным олдтаймером, то есть автоветераном. Соответственно, он получает право на участие в Гонках исторических автомобилей, ежегодно проводимых в Нюрбургринге. В 2004 году одним из участников этих стартов стал и российский ВАЗ-2101. К удивлению участников гонки и многочисленных зрителей, реставрированная «копейка» 1971 года выпуска с форсированным двигателем заняла первое место в своем классе!

**И. ЕВСТРАТОВ**