ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 69

ВАЗ-2109 «СПУТНИК»

ПЛЮС МИНУС ДВЕРЬ
МАСКА, КЛЮВ И ДЛИННОЕ КРЫЛО
ЕВРОПЕЙСКИЙ МАРАФОН

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №69, 2011

РОССИЯ
Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Телефон бесплатной «горячей линии»
для читателей России: 8-800-200-02-01.
Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы: 8-495-660-02-02.

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА
Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН
Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена: 279 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2011 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.
Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:
Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (верх, все): © Киноконцерн «Мосфильм»;
6 (центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев.): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка:
ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Груп»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Текст: Максим Найденко

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Сергея Доброва, Юрия Овчинникова,
Германа Ковалевского
и Александра Павленко

Автомобиль для съемок
любезно предоставлен
Вячеславом Ивановичем Романовым
(г. Тула)

Дата выхода в России 27.09.2011

В конце 1986 года семейство переднеприводных ВАЗов получило пополнение: вслед за трехдверным хэтчбеком ВАЗ-2108 завод освоил производство его пятидверного собрата ВАЗ-2109. Ранее советская автомобильная промышленность не выпускала модификаций базовой модели с разным количеством боковых дверей.

С точностью до наоборот

Появление первого отечественного серийного переднеприводника — веха в истории Волжского автомобильного завода и всего советского автопрома. Символично, что начало производства ВАЗ-2108 совпало со знаменательной датой, отмечавшейся в ноябре 1984 года, — 60-летием автомобильной промышленности СССР. А двумя годами позже с главного конвейера ВАЗа сошла опытно-промышленная партия из 159 автомобилей ВАЗ-2109 — пятидверных хэтчбеков на базе «восьмерки». Новая «девятка», унаследовавшая все технические инновации «старшей сестры», сразу же завоевала признание автолюбителей: ее конкурентным преимуществом было «правильное» количество дверей. И все-таки первой на конвейер попала трехдверная модификация. Почему? Ведь в стране, где личный автомобиль считался роскошью, а на плечи счастливых обладателей собственных авто ложились транспортные проблемы их родственников и знакомых, потребностям автолюбителя в наибольшей степени отвечал классический трехобъемный седан. На протяжении десятилетий все серийные легковые автомобили в СССР выпускались именно с таким кузовом. Более практичные универсалы, производившиеся небольшими партиями, поступили в свободную продажу только в конце 60-х годов и оставались страшным дефицитом. О других типах кузова и речи не было: руководители автозаводов даже не пытались экспериментировать, справедливо полагая, что проекты таких машин не встретят поддержки «в верхах». Однако в случае с «восьмым» семейством все вышло с точностью до наоборот.

В конце 70-х годов Европу захлестнула мода на хэтчбеки. И вазовцы, стремясь идти в ногу со временем, при проектировании новой модельной линейки включили в нее помимо традиционного седана и совершенно новые для советской промышленности трех- и пятидверные хэтчбеки. Появление на внешнем рынке нового автомобиля, созданного с учетом мировых тенденций, должно было упрочить экспортные позиции ВАЗа.

В Минавтопроме пыл тольяттинских инженеров несколько охладили, посчитав невозможным профинансировать постановку на конвейер всех трех моделей. Реально было высвободить лишь одну нитку заводского конвейера для сборки двух унифицированных модификаций. «Счастливчиками» оказались хэтчбеки, имевшие максимальное количество общих кузовных деталей. В качестве базового варианта была выбрана более дешевая трехдверная модель, а спустя два года к ней присоединилась пятидверная. Седан ВАЗ-21099 удалось запустить в серию лишь в конце 1990 года. Впрочем, эта задержка в какой-то мере оказалась на руку заводу: если бы седан появился одновременно с хэтчбеками, он непременно составил бы им конкуренцию. Ажиотажный спрос на ВАЗ-21099 — лишнее тому подтверждение.

Свое лицо

Несмотря на идентичные габаритные размеры и общую стилистику, «восьмерка» и «девятка» получились концептуально разными автомобилями. Непривычно широкие двери и массивная центральная стойка ВАЗ-2108 вносили в облик машины

Машина из опытно-промышленной партии. В таком виде ВАЗ-2109 «Спутник» был впервые представлен публике

«спортивную нотку». На ВАЗ-2109 ширину передних дверей уменьшили с 1264 до 1025 мм, за счет чего дизайнерам удалось вписать в боковину кузова задние двери шириной 885 мм. В дизайне «девятки» еще угадывалась стремительность линий, однако «спортивность» ушла на второй план, уступив место практичности. По сравнению с «восьмеркой» ВАЗ-2109 немного потяжелел с 900 до 915 кг.

К моменту запуска в серию ВАЗ-2109 у заводчан появилась возможность внести коррективы в конструкцию переднеприводной платформы. В январе 1987 года ВАЗ освоил производство бензобаков из пластмассы — значительно более легких и простых в изготовлении, чем стальные. Обе модели семейства комплектовались и пластмассовыми, и стальными бензобаками. Правда, позже от пластмассовых баков отказались из-за проблем с проницаемостью паров топлива. На «девятке» нашел применение и новый привод сцепления беззазорного типа, обеспечивавший четкое выключение сцепления.

За счет новых деталей и систем повысилась безопасность автомобиля. В стандартную комплектацию ВАЗ-2109 вошли задний стеклоочиститель и стеклоомыватель, а объем бачка омывающей жидкости увеличился вдвое. На всех «девятках» был установлен гидрокорректор фар, часть машин комплектовалась щеточным фароочистителем.

«Похудевшая» центральная стойка кузова заставила конструкторов искать новое место для дефлекторов вытяжной вентиляции. На ВАЗ-2109 ранних лет выпуска небольшие решетки были расположены в нижнем углу неподвижных окон боковин. С 1991 года от наружных дефлекторов отказались ради унификации хэтчбека с седаном ВАЗ-21099. Боковые окна седана были меньше, поэтому вентиляционные решетки разместили в торцах задних дверей. Это же решение применили и на ВАЗ-2109, а отказ от наружных решеток позволил чуть увеличить размер окон.

В 1988 году ВАЗ-2109 занял лидирующие позиции в семействе, обойдя «восьмерку» по количеству выпущенных автомобилей

Спорный момент

В 1989 году заводчане приступили к первой модернизации ВАЗ-2109, растянувшейся на несколько лет. В течение этого времени мотористы освоили массовое производство 1,5-литрового двигателя ВАЗ-21083, а дизайнеры слегка облагородили переднюю часть кузова. Рестайлинг внешности заключался в переходе от «коротких» передних крыльев к «длинным». Самым спорным элементом в дизайне моделей «2108» и «2109» была так называемая маска передка довольно сложная по своей форме кузовная деталь, примыкавшая к капоту и передним крыльям. Составной частью маски являлся клюв выступающая вперед облицовка радиатора. По краям этой затейливой конструкции разместились блок-фары. Подобное нагромождение не прибавляло автомобилю элегантности, а отчетливые линии сопряжения облицовки с крыльями просто резали глаз. Еще на стадии подготовки к производству ВАЗ-2108 пресловутая маска вызвала недовольство кузовщиков. По их мнению, заходящая наверх облицовка задавала очень жесткие параметры для установки капота. Критику не приняли во внимание, однако жизнь доказала правоту инженеров-кузовщиков, и изменения пришлось вносить уже в ходе производства. Отказавшись от маски, конструкторы смогли удлинить передние крылья и капот, тем самым заметно «омолодив» внешность автомобиля. Место неказистого клюва заняла новая решетка с двумя продольными полосами в массивном обрамлении. Позже ее сменил вариант из трех широких полос без какой-либо оправы.

Эпопея с «наращиванием крыльев» совпала с внедрением 70-сильного двигателя ВАЗ-21083 наиболее мощного мотора, предусмотренного для «восьмого» семейства. Технические данные 1,5-литрового двигателя были обнародованы еще в 1987 году одновременно с презентацией ВАЗ-2109, однако серийный выпуск, как водится, запаздывал. Вкупе с 1,5-литровым мотором на автомобиль устанавливалась пятиступенчатая коробка передач (впервые в истории отечественных легковых автомобилей) и главная пара с измененным отношением 3,7 против 3,9. Оснащенные таким силовым агрегатом «девятки» получили индекс ВАЗ-21093.

В течение 1989-1990 годов с конвейера сходили «девяносто третьи» со старым оформлением передка маской и «короткими» крыльями. С запуском в серию в конце 1990 года седана ВАЗ-21099 «длинные» крылья начали устанавливать и на ВАЗ-21093. Окончательный переход на рестайлинговый вариант завершился лишь к середине 90-х годов, когда из линейки моторов были исключены двигатели объемом 1,1 и 1,3 л, а 1,5-литровый мотор стал оснащаться системой впрыска топлива.

Уже в 1988 году ВАЗ-2109 занял лидирующие позиции в семействе, потеснив ВАЗ-2108 в процентном соотношении выпущенных автомобилей. ВАЗ-2109 «Спутник» стал 11-миллионным (23 февраля 1988 года) и 12-миллионным (6 июля 1989 года) автомобилем, выпущенным Волжским автозаводом.

Отработка внешних форм ВАЗ-2109 на пластилиновом макете. Обращает на себя внимание дизайн дверных ручек и колесных дисков

Любопытно, что до середины 90-х годов длина передних крыльев служила своеобразным показателем престижности ВАЗ-2109. В объявлениях о продаже «девяток» словосочетание «длинное крыло» стояло первым, а дальше перечислялись все остальные характеристики автомобиля.

От Москвы до Лиссабона

Одним из самых ярких моментов биографии ВАЗ-2109 стал трансъевропейский марафон Москва–Лиссабон, организованный журналом «За рулем» в сентябре 1988 года.

История этого необычного автопробега началась в июле 1986-го, когда в Москву на автомобиле *Austin Montego* прибыли журналисты из Португалии К. Фину и Н. Вашко. Путь от Лиссабона до Москвы путешественники преодолели за 51 час 30 минут — великолепный результат! Экипаж *Austin* вернулся на родину, и вскоре в Союз журналистов СССР поступило приглашение нанести «ответный визит».

Для португальцев автопробег «на время» был не более чем увлекательным спортивным состязанием. В Советском Союзе подобное мероприятие могло рассматриваться только как «поединок двух государственных систем» — социализма и капитализма. Естественно, без права на проигрыш! Отстаивать честь страны в этом нестандартном марафоне доверили редакции «За рулем» — главного автомобильного журнала страны.

Организация марафона сразу же вышла на государственный уровень: достаточно сказать, что рацион питания пилотов разрабатывался в НИИ медико-биологических проблем Академии наук СССР. Однако успех пробега зависел, прежде всего, от техники. Предстояло решить главный вопрос: какой из советских автомобилей способен выдержать скоростной автопробег с одного конца Европы на другой. Ответ напрашивался сам собой: конечно, самая новая модель самого современного завода — ВАЗ-2109.

К лету 1988 года, когда шла подготовка марафона, на ВАЗе уже был испытан (но еще не выпускался серийно) тот самый 1,5-литровый двигатель ВАЗ-21083. Было решено, что в пробег отправится именно такая машина — мощная и в то же время экономичная (за счет пятиступенчатой коробки передач). Специально для рекордного пробега на ВАЗе собрали две одинаковых «девятки», которые затем передали для обкатки в НАМИ. Лишь после того как оба автомобиля под управлением специалистов накрутили 2000 км на максимальной скорости, была выбрана лучшая машина.

Несмотря на вполне объяснимое желание подстраховаться, заменив часть деталей в автомобиле на импортные аналоги, сделать это было непросто — производители компонентов на Западе по понятным причинам не задумывались об унификации каких-либо агрегатов с теми, что применялись в советских автомобилях. В итоге «рекордная» машина довольствовалась лишь выносным высокоточным спидометром, электронной системой зажигания

Опытный образец ВАЗ-2109 в деталях заметно отличался от автомобилей, которые поступали в продажу

А в это время...

1991 год

14 марта по личному распоряжению Михаила Горбачева советские спецслужбы тайно вывезли в СССР на военном самолете бывшего лидера ГДР Эриха Хонеккера, поскольку в Германии был выдан ордер на его арест. В 1992 году Хонеккер покинул Россию и эмигрировал в Чили. *На фото:* встреча Брежнева и Хонеккера в Крыму (1980 год).

1993 год

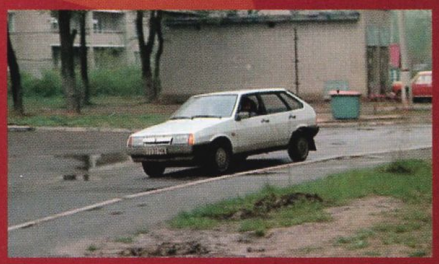
12 декабря принята новая Конституция Российской Федерации взамен Конституции 1978 года. Согласно новому закону в стране упразднена система Советов, образовано Федеральное собрание, установлен срок полномочий президента (четыре года), принят текст присяги, ликвидирован верхний возрастной предел для кандидатов в президенты, переименованы субъекты Российской Федерации и т. д.

1999 год

12 марта произошло очередное «расширение НАТО на восток»: членами Североатлантического альянса стали Венгрия, Чехия и Польша. Военно-политический блок НАТО был создан в апреле 1949 года США, Канадой и рядом европейских стран для защиты жизненно важных интересов своих членов и обеспечения их безопасности.

«Криминальный квартет» (реж. А. Муратов, 1989 год)

Они выросли в одном детдоме: журналист Николай Ларин, следователь Семен Портной и два храбрых «опера» — Марат Муханов и Петр Сараев. Когда у Семена случилась беда — бандиты взяли в заложники его сына Антона, требуя закрыть дело о хищении на обувной фабрике, — он позвал на помощь друзей. Вместе они разработали план операции. На светлом ВАЗ-2109 оперативники объезжают объекты, где могут прятать мальчика. Узнав, что похитители держат Антона в здании коллектора очистных сооружений, друзья действуют молниеносно: банда разгромлена, мальчик освобожден. Правда, один из бандитов уезжает на машине Муханова. Но Марат просит не стрелять — не портить автомобиль: все равно далеко не уйдет...



Серийный ВАЗ-21093 «Спутник» на службе у белорусской милиции

Bosch, четырьмя дополнительными фарами *Hella* и покрышками *Michelin*, смонтированными на колеса из легкого сплава. Справедливости ради нужно сказать, что успех пробега во многом зависел от шин: ни одна из серийных моделей покрышек, выпускавшихся тогда в СССР, не была рассчитана на продолжительную езду на высоких скоростях.

Ранним утром 14 сентября 1988 года вишневая «девятка» с тремя журналистами «За рулем» на борту стартовала с площади 50-летия Октября в центре Москвы. Сорок пять часов спустя советский экипаж финишировал у ворот португальской столицы, преодолев расстояние в 4811 км со средней скоростью 107 км/ч. Это был настоящий триумф! К чести «девятки», автомобиль ни разу не доставил неприятностей пилотам, хотя добрая треть пути была пройдена с постоянной скоростью 150–170 км/ч (автобаны ФРГ и скоростные шоссе Франции позволяли ехать в таком режиме, не нарушая правил). Не обошлось и без форс-мажорных ситуаций, однако их причиной стала не техника, а человеческий фактор. Допустив ошибку на границе трех стран, экипаж «девятки» вместо Бельгии очутился в Нидерландах. Второй курьез случился уже при въезде в Лиссабон: в 6 часов утра ворота города оказались запертыми, и чтобы добраться до башни Белем места старта К. Фину и Н. Вашко, участникам пробега потребовалась помощь пресс-атташе советского консульства в Португалии.

ВАЗ-21093 с «длинными крыльями» и передней маской, унифицированными с ВАЗ-21099

Изначально рассчитывая на успех мероприятия, в Минавтопроме предусмотрели возможность участия марафонской «девятки» в Парижском автосалоне. «Боевая» машина, уже знакомая иностранным автолюбителям из телерепортажей, заняла почетное место на стенде вазовского импортера во Франции фирмы «Пок». Перед самым открытием выставки произошел забавный инцидент· заметив на кузове машины шильдик «1500», глава «Пок» распорядился заменить его табличкой «1300». Логика месье Пока была такова: до тех пор пока 1,5-литровая модификация не появится в продаже, потенциальным покупателям не стоит знать о ее существовании. Просьбу экспансивного француза удовлетворили, а секрет с подменой шильдиков был обнародован лишь двадцать лет спустя.

Дальние родственники

FIAT RITMO (1978–1988 годы)

В 1978 году, когда на ВАЗе только начинались работы над будущим переднеприводным семейством, итальянская компания *Fiat* вывела на рынок модель *Ritmo* компактный семейный автомобиль с передними ведущими колесами и поперечно расположенным силовым агрегатом. Благодаря инновационной системе сборки с применением роботизированной техники удалось снизить себестоимость модели, тем самым повысив ее конкурентоспособность. За десять лет было выпущено почти 1,8 млн. автомобилей *Fiat Ritmo*.

Под общим названием *«Ritmo»* выпускались трех- и пятидверные хэтчбеки. В 1983 году модельный ряд пополнился соплатформенным седаном, получившим название *Regata*. *Fiat Ritmo* оснащался бензиновыми двигателями объемом 1,1, 1,3 и 1,5 л (60, 65 и 75 л. с. соответственно), а с 1980 года еще и 1,7-литровым дизелем мощностью 55 л. с. В 1985 году был проведен рестайлинг, а в 1988-м на смену *Ritmo* пришел не менее успешный *Fiat Tipo*.

2001 год

28 июня бывший президент Югославии Слободан Милошевич был перевезен из Белграда в Гаагу для судебного разбирательства в Международном трибунале по военным преступлениям. Процесс, длившийся беспрецедентно долго, так и не был закончен: Милошевич скончался в гаагской тюрьме 11 марта 2006 года.

2002 год

27 июля на аэродроме Скнилов, недалеко от Львова (Украина), произошла самая крупная катастрофа за всю историю мировых авиашоу. Выполняя фигуру высшего пилотажа, Су-27 задел дерево, ударился крылом о бетон и некоторое время скользил над самой землей через заполненное зрителями летное поле. Погибло более восьмидесяти человек.

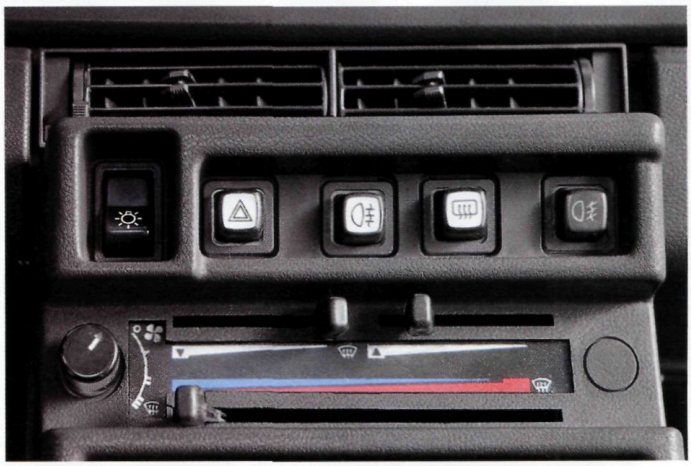
2004 год

5 июня теннисистка Анастасия Мыскина первой из российских спортсменок победила в Открытом чемпионате Франции и выиграла турнир Большого шлема. Эта победа принесла Мыскиной звание третьей ракетки мира.

ВАЗ-2109 «СПУТНИК»

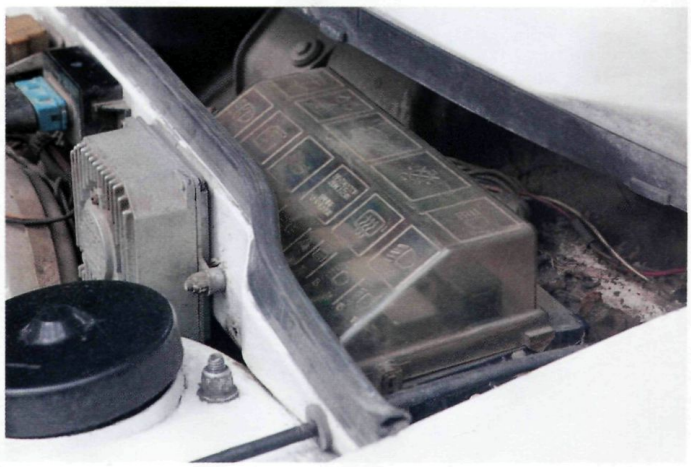
АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

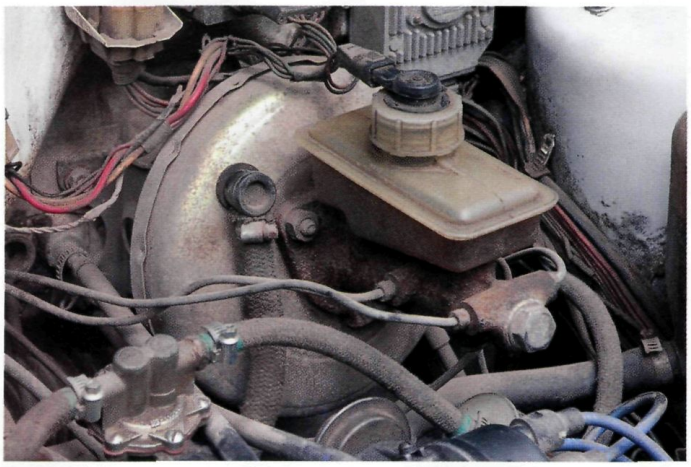
- *На автомобилях ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109 ранних выпусков стояли одинаковые панели приборов*
- *Ползунки управления отопителем салона в середине 80-х годов не считались морально устаревшими*
- *Замок фиксации задней спинки дивана*
- *Рулевое колесо на «Спутниках» не только хорошо смотрелось, но и удачно вписывалось в эргономику салона, не перекрывая ни комбинацию приборов, ни подрулевые переключатели*

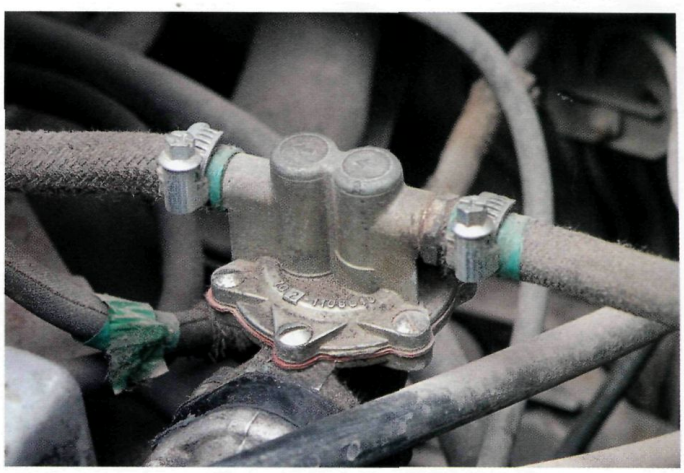


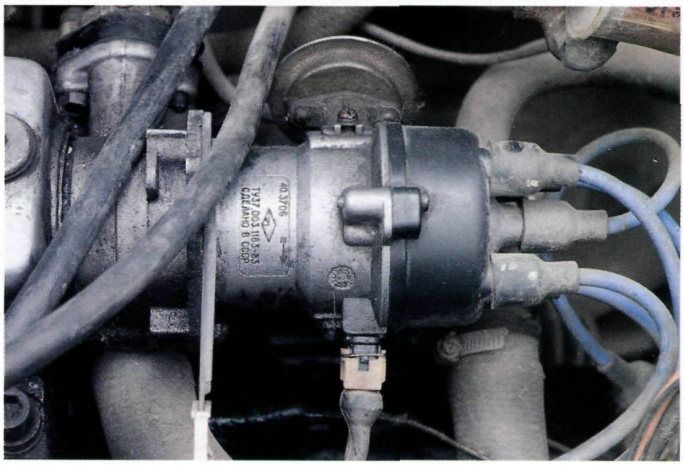
- *Фары для «Спутников» частично поставлялись из Чехословакии*
- *Для ВАЗ-2109 первых выпусков характерны маска радиатора и короткое, не доходящее до фар крыло. Нижний край бампера сделан в виде аэродинамического спойлера, нагружающего передние ведущие колеса*
- *Спереди ВАЗ-2109 и ВАЗ-2108 отличить практически невозможно*

- *Главный недостаток кузова «хэтчбек» на ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109 большая погрузочная высота у пятой двери: загружать багаж в такую машину сложнее, чем в классические «Жигули» с кузовом «универсал»*
- *Об установленном на автомобиль двигателе можно было узнать из таблички на пятой двери: если написано «1300», значит, стоит 76-сильный базовый двигатель, а если «1500» — более мощный мотор в 82 л. с.*
- *Формованная пластиковая обивка дверей в 80-х годах была новшеством, но потребители восприняли ее без энтузиазма неприятная на ощупь и к тому же очень «шумная». Недаром «восьмерки» и «девятки» называли «погремушками»*
- *Блок предохранителей и реле под прозрачным пластмассовым колпаком*

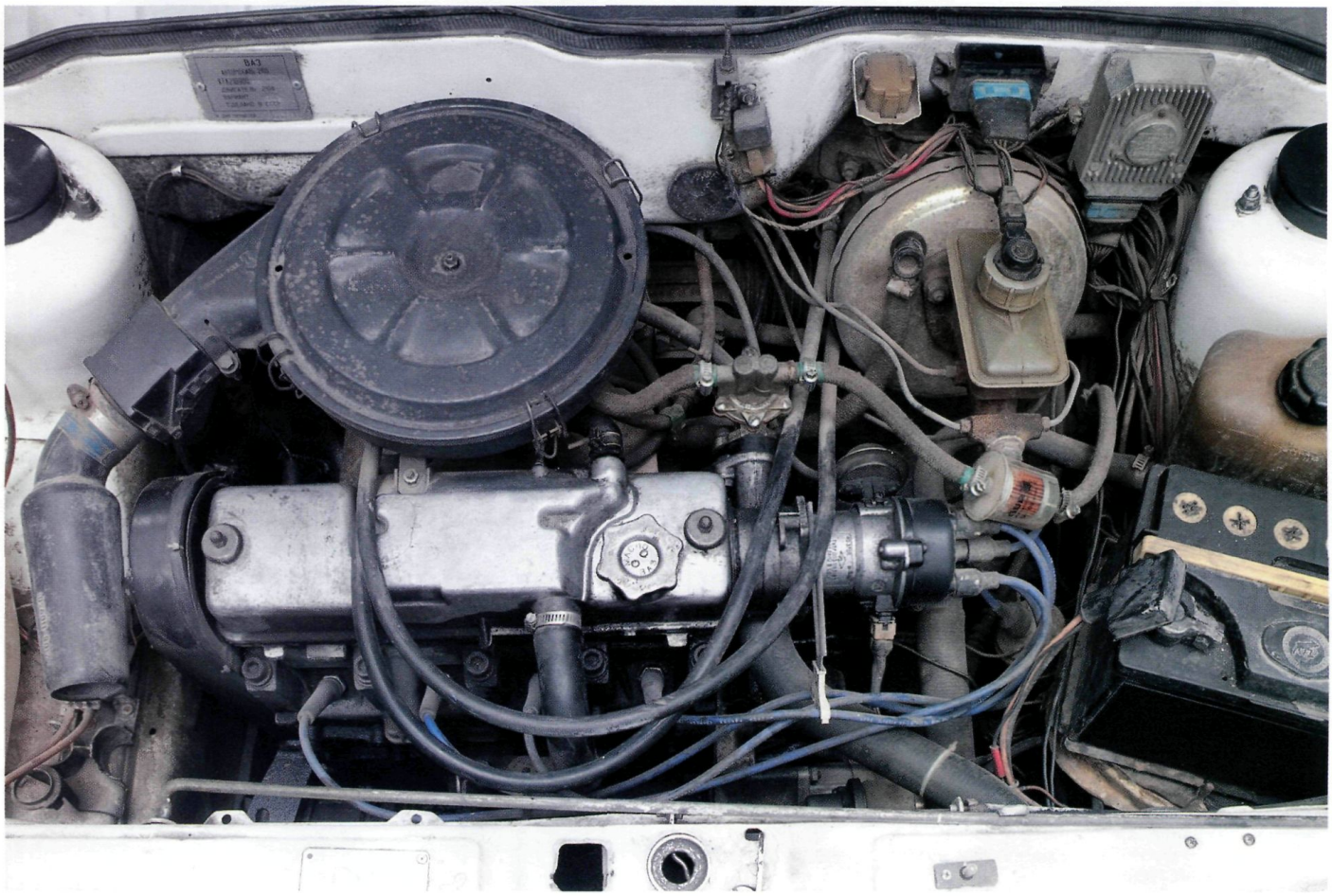


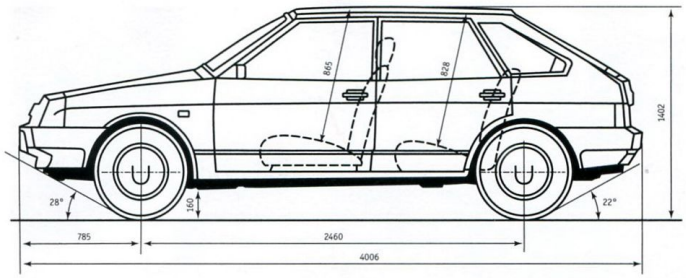






- *Главный тормозной цилиндр с вакуумным усилителем*
- *Бензонасос*
- *Датчик-распределитель зажигания*
- *Система зажигания на «Спутниках» бесконтактная, с катушкой зажигания (видна под аккумулятором), электронным коммутатором (в металлическом корпусе над вакуумным усилителем тормозов) и датчиком-распределителем с приводом от распределительного вала в головке цилиндров*





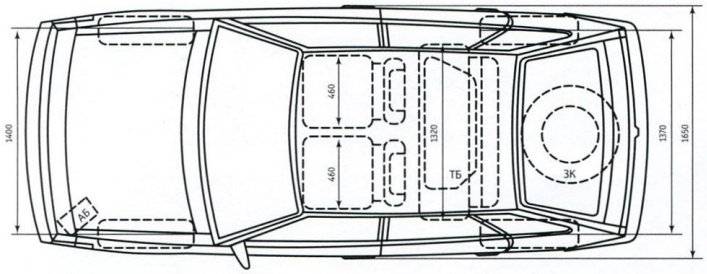


Схема автомобиля ВАЗ-2109 «Спутник» (ВАЗ-21093)

Технические характеристики ВАЗ-2109 «Спутник» (ВАЗ-21093)	
Число мест	5
Максимальная скорость	148 (155) км/ч
Разгон до 100 км/ч	13,5 (13) с
Расход топлива при скорости 90 км/ч	6,1 (5,9) л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55А
Генератор	37.3701
Регулятор напряжения	17.3702
Стартер	29.3708
Датчик-распределитель	40-3706
Свечи зажигания	А17-ДВ-10 (А17ДВР, FE65PR, FE 65 CPR)
Размер шин	165/70R13, 155/80R13 175/70R13
Масса, кг	
снаряженная	915 (945)
полная, в том числе:	1340 (1370)
на переднюю ось	675 (705)
на заднюю ось	665 (665)
Рулевой механизм	
шестерня-рейка	
Дорожные просветы, мм	
до картера сцепления	160
до поддона двигателя	160

Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,0
Подвеска передняя	
независимая, типа *McPherson*, с амортизационными стойками, цилиндрическими пружинами, нижними поперечными рычагами с растяжками и стабилизатором поперечной устойчивости	
Подвеска задняя	
на продольных взаимосвязанных рычагах, с цилиндрическими пружинами и амортизаторами	
Тормоза	
рабочие: передние дисковые, задние барабанные, с автоматической регулировкой зазора; привод гидравлический, двухконтурный, по диагональной схеме, с вакуумным усилителем и регулятором тормозных сил	
стояночный на тормозные механизмы задних колес, привод тросовый	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с центральной диафрагменной пружиной	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода	
Передаточные числа	
I 3,636; II 1,96; III — 1,357; IV 0,941, V 0,784; задний ход 3,53	
Главная передача	
цилиндрическая, косозубая, передаточное число — 3,9 (3,7); привод колес осуществляется валами с шарнирами равных угловых скоростей	
Двигатель	
ВАЗ-2108 (ВАЗ-21083), рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный	
Диаметр цилиндра, мм	76 (82)
Ход поршня, мм	71
Рабочий объем, см^3	1289 (1499)
Степень сжатия	9,9
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2
Карбюратор	
2108-1107010-78 (ДААЗ 21083-1107010 типа «Солекс»)	
Максимальная мощность	
63,7 (71,6) л. с. при 5600 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
9,66 (10,85) кгс.м при 3400 об/мин	

Пятидверному хэтчбеку ВАЗ-2109 и его модификациям посчастливилось стать самыми массовыми моделями семейства «Самара». С 1987 по 2004 год было выпущено более 1,5 млн. «девяток». Последний автомобиль ВАЗ-21093 сошел с главного конвейера ВАЗа 31 марта 2004 года. После этого производство модели еще некоторое время продолжалось на заводе ЗАЗ (Украина).

От «Самары» — к «Самаре-2»

Едва завершив освоение всей модельной линейки семейства «Самара», завод столкнулся с новой проблемой: вчерашние новинки стали стремительно устаревать. В начале 90-х в моду вошли плавные округлые формы, и угловатая архитектура «восьмерок» стала выглядеть архаичной. Для поддержания спроса на внешнем рынке было принято решение модернизировать модели переднеприводного семейства. Утвержденный в 1991 году проект получил название «Самара-2». На этот раз подготовка к производству пошла в обратном порядке: первым на конвейер попал седан ВАЗ-2115, за ним настала очередь пятидверного хэтчбека ВАЗ-2114, а последним стал рестайлинговый вариант «восьмерки» ВАЗ-2113. Любопытно, что появление моделей «2115» и «2114» долгое время не сказывалось на судьбе ВАЗ-21099 и ВАЗ-21093: умудрившись развести автомобили старого и нового поколения по разным ценовым нишам, завод выпускал их параллельно до 2004 года. Все три модели семейства «Самара-2» производятся и поныне.

ВАЗ-2109-90

Модификация «девятки», оснащенная роторно-поршневым двигателем ВАЗ-415, выпускалась в небольших количествах в основном по заказу спецслужб. Компактный двухсекционный двигатель Ванкеля объемом 1308 см^3 и мощностью 140 л. с. позволял автомобилю развивать скорость до 200 км/ч и разгоняться до «сотни» всего за восемь секунд. Как и у большинства роторно-поршневых двигателей, ресурс мотора ВАЗ-415 был небольшим, что объясняется, во-первых, конструктивными особенностями агрегата, а во-вторых, сложными условиями эксплуатации. Но это компенсировалось выдающимися динамическими характеристиками, недостижимыми для стандартных ВАЗ-2109. Силовой агрегат ВАЗ-415 также устанавливался на седан ВАЗ-21099. В 2004 году «роторное» СКБ на ВАЗе было упразднено.

ВАЗ-21093-22 (Lada Samara Baltic)

Экспортный вариант ВАЗ-21093 выпускала финская фирма *Valmet*. Из внешних отличий этой модификации стоит отметить объемные бамперы с противотуманными фарами, иную облицовку радиатора, легкосплавные диски колес. Оснащение автомобиля включало электрические стеклоподъемники, магнитолу, противоугонную систему и «торпедо» нового образца так называемую «европанель». Экспортной модификации «Самары» не удалось возродить интерес к модели на западных рынках. До появления в модельном ряду ВАЗа автомобилей семейства «Самара-2» существовала практика реэкспорта *Lada Samara Baltic*: благодаря более высокому качеству сборки и окраски эти машины ценились выше, нежели обычные ВАЗ-21093. С 1996 по 1998 год фирма *Valmet* выпустила 14 048 автомобилей.

Lada Samara Diesel GLX

Модификацию «Самары» с дизельным двигателем в 1995–1997 годах выпускал французский импортер ВАЗа. Эта версия «девяносто третьей» модели официально продавалась в нескольких европейских странах например, во Франции, Бельгии и Нидерландах, где приобретение дизельных автомобилей стимулировалось государством в виде низких ставок транспортного налога. *Lada Samara Diesel* оснащалась дизельным мотором французского концерна *PSA* (1527 см^3, 43 кВт/58 л. с.). Этот же двигатель устанавливался на автомобили *Peugeot 106* и *Citroen Saxo*. В Россию и страны СНГ «девятки» с дизельным двигателем практически не ввозили, возможно, опасаясь сложностей с сервисным обслуживанием импортного силового агрегата.

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ЛУАЗ-969 «ВОЛЫНЬ»

ISSN 2071-095X
00069
9 772071 095773

DeAGOSTINI