

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 226

СССР  
И СОЦСТРАН



## ВАЗ-2110

РЕВОЛЮЦИОННЫЙ ДИЗАЙН  
ВО ИМЯ АЭРОДИНАМИКИ  
СОВРЕМЕННЫЙ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫЙ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №226, 2018

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу

не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу

не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: С. В. Юхина

#### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем  
вопросам о коллекции заходите на сайт

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону

горячей линии в Москве:

**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

**+ 375 17 279-87-87** (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск,

а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,

«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,

ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,

12,50 бел. руб., 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право  
увеличивать рекомендуемую цену  
выпусков. Редакция оставляет за собой  
право изменять последовательность  
выпусков и их содержание, а также  
приложения к выпускам

Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

Представленные изображения модели  
могут отличаться от реального  
внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 10 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

стр. 3–7, 10 (низ), 11, 13–15:

частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь  
в подготовке выпуска  
Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
причиняющей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция для взрослых,  
не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям  
установленным Техническим регламентом  
Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011  
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов,  
и Алексей Катков

Дата выхода в России 06.02.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







Ни одна модель Волжского автомобильного завода не рождалась так долго и мучительно, как «десятка» — во многом потому, что ее создание и запуск в производство пришлось на самое тяжелое для страны время.

## Свежо и перспективно

Работа над новым седаном Волжского автомобильного завода началась летом 1983 года. Именно тогда три группы дизайнеров представили свое видение ВАЗ-2112 — машины с новым трехобъемным кузовом и классическим задним приводом. Для обсуждения этих трех вариантов на предприятии создали художественный совет, на котором присутствовал министр автомобильной промышленности СССР Виктор Николаевич Поляков. Итоги конкурса оказались неожиданными: на дальнейшем развитии классического семейства волжских автомобилей поставили жирный крест, а приоритетным сделали проект седана с передним приводом.

По воспоминаниям очевидцев, на худсовете Поляков произнес историческую фразу: «Лучше синица в руках, чем журавль в небе». «Синицей» был седан ВАЗ-2110, создаваемый в дополнение к автомобилям ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109. Первоначально седан в этом семействе не предусматривался, но в процессе работы стало ясно, что машины с трехобъемным кузовом в нем явно не хватает. Чуть позже это подтвердили и по-

требители, которых двухобъемные кузова (трех- и пятидверные) с задней подъемной дверью не очень устраивали.

Создать седан на базе уже готового семейства (в это время на заводе уже завершалась подготовка производства ВАЗ-2108) было намного проще, чем разрабатывать и доводить до конвейера новое семейство «классики» ВАЗ-2112. Причем перспективы малолитражных заднеприводных автомобилей с каждым годом становились все туманнее. Могло получиться так, что огромные средства и силы будут потрачены впустую — время «классики» к этому моменту прошло бы окончательно. Поэтому решение министра относительно «синицы» выглядело вполне разумным.

Так как седан ВАЗ-2110 создавался вдогонку к первым двум автомобилям в этом семействе (ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109), пройти вместе с ними испытания он не успел и теперь должен был повторить все их этапы самостоятельно. Это заняло бы много времени, а смысла в этом было немного, поскольку машина по агрегатной части во многом повторяла базовые автомобили. Чтобы обойти необходимую процедуру

повторных испытаний, новый седан просто оформили как модификацию пятидверного хэтчбека, присвоив ему индекс ВАЗ-21099. А прежний красивый индекс «2110» в 1985 году достался совершенно новому переднеприводному седану, который тоже создавался на «восьмой» агрегатной базе, но имел новый кузов.

В дальнейшем на базе седана ВАЗ-2110 планировалось создать целое семейство переднеприводных автомобилей: универсал (ВАЗ-2111), хэтчбек (ВАЗ-2112) и спортивное купе (ВАЗ-2113).

Мы не зря начали с проекта ВАЗ-2112. В процессе конкурсного отбора приоритет был отдан группе дизайнеров под руководством В. Ярцева. Тогда, в 1983 году, их седан выглядел свежо и перспективно. А поскольку тема «классики» была закрыта, наработки по этому кузову решили использовать для вновь создаваемого переднеприводного ВАЗ-2110 — для дизайнера не так уж важно, какой будет привод у машины. Дизайном нового проекта занимались В. Ярцев, Н. Матюхин и А. Патрушев. Ведущим конструктором всего проекта ВАЗ-2110 был В. Козенков.



Легковой автомобиль ВАЗ-2110





Деревянный макет серии «100» в аэродинамической трубе Дмитровского автополигона НАМИ

## Кардинальные перемены

Весь 1984 год ушел на создание макетов так называемой «нулевой» серии ВАЗ-2110 и их продувку в аэродинамической трубе. Новым в работе над моделью ВАЗ-2110 стало и то, что полноразмерный деревянный макет «нулевой» серии ВАЗ-2110 для аэродинамических испытаний в 1984 году впервые был выполнен автоматизированным способом на станке с числовым программным управлением (ЧПУ).

Единственный ходовой макет «нулевой» серии ВАЗ-2110 построили в конце 1985 года. На нем впервые в СССР применили клеен-

ные в проемы стекла. А в 1986 году построили полноразмерный деревянный макет ВАЗ-2110 «сотой» серии под именем «Афалина» — такое название было предложено специалистами из бюро цвета (возможно потому, что именно на этом макете отрабатывались разные цветографические схемы окраски новой машины). Этот же макет использовался для продувки в аэротрубе на Дмитровском автополигоне НАМИ.

В рамках «сотой» серии в 1986–1987 годах построили и несколько ходовых опытных образцов, которые были подвергнуты различным испытаниям, включая краш-тесты

и продувку в трубе. По результатам этих испытаний началась обычная в таком случае работа по доводке автомобиля — намечалась постройка «двухсотой», то есть доработанной серии. В общем, все шло своим чередом и ничто не предвещало кардинальных перемен.

Но к 1988 году, когда опытный образец ВАЗ-2110 «сотой» серии был впервые представлен широкой публике на выставке «Автодизайн-88», проходившей в павильоне «Машиностроение» на ВДНХ СССР, его дизайн уже перестал быть актуальным. В Европе появились новые легковые автомобили, на фоне которых разрабатываемый ВАЗ-2110 выглядел уже несколько устаревшим. Сразу стало очевидно, что на основе старых, консервативных догм «концептуально» новый автомобиль не создашь. Тогда много внимания уделялось аэродинамике: каждая фирма козыряла своим достижением малого аэродинамического сопротивления ( $C_x$ ). А хорошая аэродинамика диктовала совершенно иные углы наклона ветрового стекла, светотехнику новых форм и т.д. В результате дизайнерская «двухсотая» серия была забракована — она не несла в себе ничего революционно нового, поэтому опытные образцы по ней не строились, а были изготовлены всего лишь макеты с различными типами кузовов (седан, универсал и хэтчбек) в натуральную величину, названные «Были-



Ходовой опытный образец ВАЗ-2110 «нулевой» серии





Опытный образец «сотой» серии на автополигоне НАМИ в Дмитрове

на». Впоследствии эту серию-призрак стали условно называть серией «100а».

А реальная «двухсотая» серия была разработана заново. Решение по изменению концепции нового легкового автомобиля далось нелегко, ведь в предыдущие наработки, изготовление опытных образцов, их испытания (проводились даже краш-тесты) были вложены значительные средства.

И хотя в стране уже вовсю бушевала «перестройка», время все еще было советским, с плановой экономикой и руководящей ролью КПСС, поэтому за израсходованные впустую средства руководству завода пришлось бы оправдываться. Возможно, пойти на такой смелый шаг (прежде всего главному конструктору Г. К. Мирзоеву) помогла история с приездом на завод Генерального секретаря ЦК КПСС М. С. Горбачева, когда он посоветовал предприятию стать законодателем мод в автостроении.

Под это дело дизайнерам разрешили все — если уж создавать что-то новое, то по полной программе. Сняли все ограничения по размеру колесной базы (раньше она должна была соответствовать семейству ВАЗ-2108/ВАЗ-2109, а теперь была увеличена на 30 мм), ветровому стеклу, боковым стеклам, фарам и т.д. И тогда свои оригинальные, просто «космические» идеи по дизайну предложили Владимир Ярцев



и Виктор Кряжев. Характерным признаком нового кузова стала его четко выраженная клиновидная форма с горизонтальным членением и верхним остекленным «колпаком». В отличие от всех предыдущих разработок, ветровое стекло машины сделали очень сложной, необычной клиновидной формы — созданной во имя аэродинамики. Боковые стекла, под стать ветровому стеклу, имели сильно выраженную сферическую форму. Возможно, что на этом этапе с оригинальностью дизайна даже немного переборщили, зато никто не осмеливался сказать, что «десятку» с чего-то слизали.

Против нового облика ВАЗ-2110 выступили многие заводские руководители, в том числе технический директор Марат Нугуманович Фаршатов — все-таки предыдущая генерация «десятки» уже имела подготовленную конструкторскую документацию, а по плану машина должна была быть запущена в производство в 1990 году. Если перезапускать весь процесс заново, к этому сроку завод точно не уложился бы с подготовкой производства, а спрашивать будут с него, с технического директора. За революционный по дизайну автомобиль выступал главный конструктор автозавода



Краш-тест автомобиля ВАЗ-2110 «сотой» серии





Опытный образец ВАЗ-2110 «двухсотой» серии

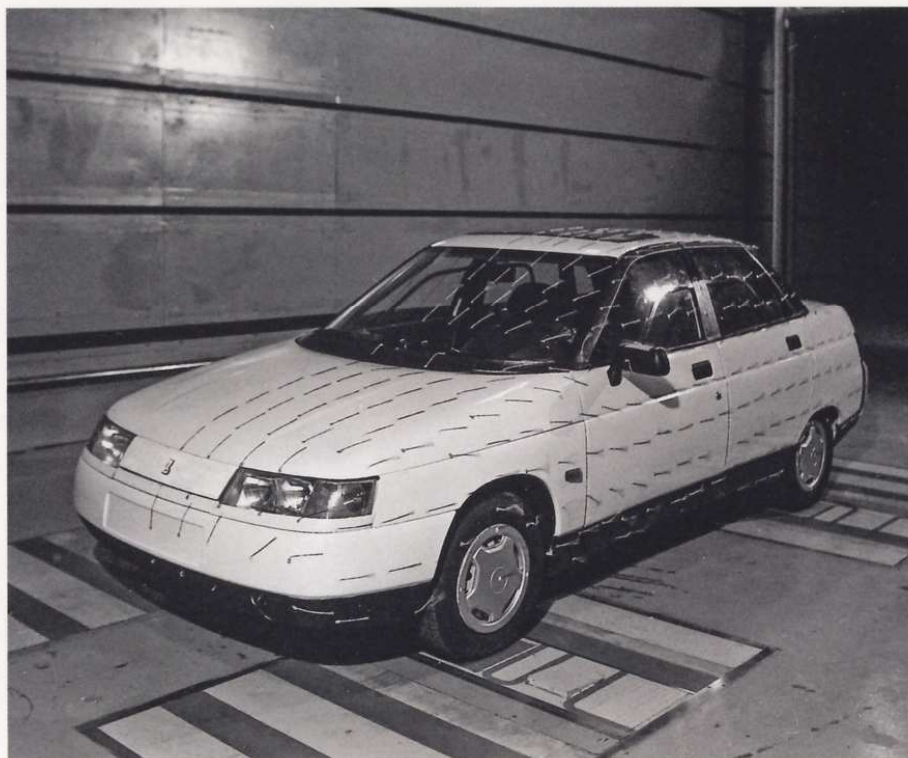
Георгий Константинович Мирзоев. Решающее слово оставалось за директором ПО «АвтоВАЗ» Валентином Ивановичем Исаковым. И он принял решение делать новую машину со смещением сроков освоения на пару лет. Это решение было поддержано в Минавтопроме, благо оснастку на прежний кузов ВАЗ-2110 еще не начали готовить. Демонстрационный пластилиновый макет по новому «двухсотому» проекту в натуральную величину выполнили прямо поверх отмененного макета серии «100а». Во-первых, таким образом сэкономили время (односторонний макет делать быстрее, чем полноценный), а во-вторых — так лучше были видны внесенные изменения, легче было сравнивать проекты между собой. В результате проект утвердили, и началась полноценная работа уже над новым автомобилем ВАЗ-2110 — по сути, третьим под этим индексом.

### Серия за серией

При работе над новым проектом, конечно же, много внимания уделяли аэродинамике. Если раньше она получалась просто «по факту» и при продувке в трубе ее лишь подправляли, то на «десятке» с самого начала целенаправленно стремились выдать минимально низкий коэффициент аэродинамического сопротивления ( $C_x$ ). Макеты этого автомобиля, созданные в разных



На ранних образцах ВАЗ-2110 «двухсотой» серии хорошо заметны маленькие форточки-«стограммовки»



масштабах (вплоть до 1:1), продувались в Институте механики МГУ, Центральном аэрогидродинамическом институте имени Н. Е. Жуковского, в аэродинамической трубе Дмитровского автополигона НАМИ и на фирме *Porsche*. В результате на окончательном варианте кузова ВАЗ-2110 удалось достичь очень низкого  $C_x$  — 0,32 (со спойлером).

Опытные образцы ВАЗ-2110 «двухсотой» серии имели боковые стекла сложной сферической формы. Делать их полностью опускающимися не решились из-за проблем с кинематикой подъемного механизма, поэтому в нижней части окон предусмотрели небольшие форточки, прозванные «стограммовками» (через них можно было просунуть разве что руку со стаканом). Но в процессе испытаний стало понятно, что с такими форточками вентиляции салону явно не хватает и для полноценного

Продувка опытного образца ВАЗ-2110 «двухсотой» серии в аэродинамической трубе





Закамуфлированный опытный образец ВАЗ-2110 «двухсотой» серии на автополигоне НАМИ

комфортного обитания необходимо устанавливать люк в крыше или кондиционер, а это для советского автомобиля было нереально — отечественная промышленность не выпускала таких систем, а устанавливать на весь выпуск импортные комплектующие было слишком дорого. Проще немного изменить форму боковых стекол — в ущерб аэродинамике, зато в пользу более простых технологий производства и удобства пользования автомобилем. Что и сделали на опытных образцах уже в 1991 году.

Зато на машинах «десятого» семейства впервые на ВАЗе была реализована система регулирования переднего ремня безопасности по высоте на центральной стойке кузова. Конструкция этого узла была защищена авторским свидетельством.

«Трехсотая» опытная серия ВАЗ-2110 не слишком отличалась от «двухсотой». Изменилась (увеличилась) арка заднего колеса: оказалось, что его неудобно демонтировать — изначально арка заднего колеса делалась минимальной по раз-

мерам ради улучшения аэродинамики. На уровне проработки макетов «двухсотой» серии даже предполагалось, что она будет полностью закрываться отдельным съемным щитком, но потом от этой идеи отказались и просто попробовали сделать арку минимальных размеров, что тоже себя не оправдало. Также на образцах «трехсотой» серии по совету фирмы *Porsche* немного приподняли по высоте крышку заднего багажника.

Противникам внешности «десятки» зачастую не нравятся именно эти полузакрытые арки задних колес, которые резко контрастируют с пухлыми, приподнятыми формами кормы. Из-за этого нюанса машина даже получила обидные клички типа «беременная антилопа», которые, к счастью, не прижились — к необычной внешности ВАЗ-2110 быстро привыкли.

Чтобы подчеркнуть верхний застекленный «колпак» крыши, на опытных образцах ВАЗ-2110 «трехсотой» серии (а также на серийных автомобилях первых выпусков) все рамки дверей окрашивали в черный матовый цвет — так зрительно создавалась единая полоса бокового остекления. Впоследствии от этой окраски отказались ради удешевления производства.

«Десятка» имела не только революционную внешность, но и интерьер. Дизайнерские задумки здесь пришлось воплощать за счет применения новых материалов и новых технологий. Не все получилось идеально, но для отечественной автомобильной



«Замачивание» тормозных механизмов в мелководной ванне перед тормозными испытаниями

Продолжение на стр. 10





BA3-2110





P031

31





P031

31

P032

32

В 211 АА 03  
RUS





промышленности это был шаг вперед. Ведущим по интерьеру VAZ-2110 был Ю. Бусыгин, но работали целой командой, в которую входило много талантливых дизайнеров. Например, центральная консоль на VAZ-2110 была немного развернута к водителю (дизайнер В. Плешанов). Да, так делали и раньше, но в основном западные компании на дорогах престижных моделях. В условиях довольно зажатого салона малолитражки красиво развернуть панель к водителю намного сложнее. Но даже такой небольшой разворот консоли вызывал сопротивление у технологов и производственников. На козырьке панели приборов VAZ-2110 появились «горячие» клавиши — те, что наиболее часто используются. Они должны были оказаться в поле зрения водителя и, что называется, «быть всегда под рукой» — нажимать на них можно было не отрывая рук от обода руля. Поскольку для «десятого» семейства отказались от неизменной базы VAZ-2108, на новой машине появилось увеличенное оригинальное сцепление и измененная коробка передач, рассчитанная на больший передаваемый момент (на машинах семейства VAZ-2110 предполагалось использовать более мощные 16-клапанные двигатели). Заодно на коробках передач изменили алгоритм включения задней скорости — теперь

рычаг надо было утопить, чтобы ошибочно не включить заднюю передачу вместо первой. Реечное рулевое управление получило переменное передаточное отношение. Подвеска колес и тормозная система с небольшими доработками использована от семейства VAZ-2108.

### Путевка в жизнь

В ноябрьском номере журнала «За рулем» за 1990 год были опубликованы «шпионские» фото предсерийной модели VAZ-2110. Это была перепечатка фотографий из австралийского журнала *Wheels* («Колеса»), сделанных его европейским редактором Питером Робинсом на полигоне фирмы *Porsche* в городе Вайссах под Штутгарт, где «десятка» проходила доводку. Статья в журнале называлась «Через замочную скважину» — она стала первой массовой «засветкой» для советских читателей легкового автомобиля VAZ-2110 с новым кузовом.

Приказ по Волжскому автозаводу о подготовке серийного производства VAZ-2110 вышел 2 апреля 1991 года. Согласно этому документу, изготовление первой опытно-промышленной партии VAZ-2110 планировалось в конце 1992 года, однако из-за развала Советского Союза и наступившего затем экономического спада эти

планы сдвинулись еще на несколько лет. По многим контрактам, особенно с зарубежными партнерами, просто нечем было расплачиваться. Государственное финансирование предприятия больше не получало, а собственных средств не хватало, чтобы выполнить все обязательства.

Так как к шумоизоляции автомобиля VAZ-2110 предъявлялись повышенные требования, оснастку для изготовления внутренних панелей обивки дверей делали совместно с итальянскими компаниями. Оснастку для передней панели привозили из Японии, а производство оснастки для обивки крыши разместили в Германии. Многие VAZy потом приходилось доделывать самостоятельно, что, конечно, отнимало силы и время.

В 1994 году один из предсерийных опытных образцов VAZ-2110 показали президенту Б. Н. Ельцину в Кремле. Машина была оснащена современным 16-клапанным двигателем с электронной системой управления впрыском топлива и зажиганием, соответствующим самым жестким действующим нормам токсичности. При этом двигатель сохранил высокие показатели мощности и отличался довольно низким расходом топлива даже при скоростной езде. Автомобиль президенту понравился и получил его благословение на выпуск.





Демонстрация предсерийного ВАЗ-2110 в Кремле президенту Б. Н. Ельцину



## Новые решения

Первые ВАЗ-2110 были выпущены 27 июня 1995 года в опытно-промышленном производстве АвтоВАЗа (собрали 58 автомобилей). В том же году сборку машины перевели на главный конвейер, где до конца года собрали еще 70 штук. Массовое производство ВАЗ-2110 развернули с 1996 года. Одновременно был проведен ребрендинг всей продукции Волжского автомобильного завода — предприятие отказалось от ис-

пользования прежних названий «Жигули», «Спутник», *Samara*, все выпускаемые машины стали называться «Лада» (*Lada*). Автомобилу ВАЗ-2110 официально было присвоено наименование *Lada 110*. К сожалению, к этому времени технологии в мировом автомобилестроении уже вышли на новый уровень и явно прорывная для конца 80-х годов модель в середине 90-х уже не выглядела абсолютной новинкой. Но несмотря на многочисленные нарекания

по поводу качества, для отечественного автопрома *Lada 110* все же стала явлением. В отличие от прежних «жигулей» и «спутников», «десятка» позиционировалась как машина более высокого класса, вполне конкурентоспособная.

Новая *Lada 110* привлекала покупателей современными техническими решениями. Так, более половины кузовных деталей, наиболее подверженных коррозии, были изготовлены из оцинкованного металла; ветровое и заднее стекла, а также стекла боковин клеивались в кузов; автомобили оснащались регулируемой по углу наклона рулевой колонкой (предусматривалась возможность установки гидроусилителя руля), креплением ремней безопасности с регулируемыми по высоте верхними точками, капотом с газовыми упорами и электрическими стеклоподъемниками (на заказ). Двойное уплотнение боковых дверей обеспечило надежную защиту салона от пыли. Бортовая система контроля (бортовой компьютер), иммобилайзер, система улавливания паров бензина, вентилируемые тормозные диски, система автоматического управления отопителем, поддерживающая в автоматическом режиме заданную температуру в салоне,



Салон демонстрационного предсерийного экземпляра ВАЗ-2110



раздельные задние сиденья, позволяющие при необходимости перевозить длинномерные предметы, новая технология окраски кузовов — вот далеко не полный перечень новшеств, освоенных в производстве. В 1996 году серийные автомобили ВАЗ-2110 впервые показали за рубежом, на Женевском автосалоне, где новая Lada 110 вызвала определенный интерес. И хотя в прессе в ее адрес не высказывалось особых восторгов, все же было понятно, что машину Волжского автозавода отметили. На первом этапе производства большинство автомобилей ВАЗ-2110 комплектовались карбюраторными 8-клапанными 1,5-литровыми двигателями типа ВАЗ-21083 мощностью 72 л.с. Но с 2000-х годов они уступили место 8-клапанному 1,5-литровому двигателю ВАЗ-2111 (индекс по базовому автомобилю, для которого мотор разрабатывался) с распределенным впрыском топлива и электронной системой управления двигателем. Применение впрыска прибавило мотору немного мощности, сделало его экономичнее и экологичнее. Модификация с двигателем ВАЗ-2111 мощностью 76 л.с. называлась ВАЗ-21102 (максимальная скорость такого автомобиля достигала 167 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимал 14 сек). После внедрения инжектора на АвтоВАЗе решили освоить 16-клапанные моторы, которые должны были еще больше увеличить мощность, экономичность и динамику автомобиля ВАЗ-2110. Такой 1,5-литровый впрысковый мотор мощностью 93 л.с. получил наименование ВАЗ-2112, а оснащенная им модификация седана — ВАЗ-21103 (максимальная скорость составляет 185 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимает 12,5 сек).

Моторный отсек предсерийного ВАЗ-2110 с 16-клапанным двигателем



Приборная панель серийного автомобиля «Лада-110»



Автомобиль «Богдан 2110», собранный на автозаводе в Черкассах (Украина)

Самыми удачными по конструкции оказались моторы рабочим объемом 1,6 л, которые устанавливаются на ВАЗ-2110 с начала октября 2004 года. Такой 8-клапанный мотор получил наименование ВАЗ-21114, а 16-клапанный — ВАЗ-21124. Базой для создания этих двигателей стали моторы с рабочим объемом 1,5 л, а чтобы получить прибавку в объеме, просто увеличили высоту блока цилиндров всего на 2,3 мм с таким расчетом, чтобы ход поршня увеличился с 71 до 75,6 мм. При этом диаметр цилиндра оставили прежним — 82 мм. Модификация с 8-клапанным двигателем объемом 1,6 л и мощностью 82 л.с. стала называться ВАЗ-21101 (максимальная скорость такого автомобиля достигала 170 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимал





13,5 сек), а с 16-клапанным мотором мощностью 89 л.с. — ВАЗ-21104 (максимальная скорость такого автомобиля достигала 185 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимал 12 сек). Такие «десятки» предлагались в трех вариантах исполнения: «стандарт», «норма» и «люкс».

С марта 2007 года на Волжском автозаводе запустили в производство глубоко модернизированные «десятки», которые получили новый индекс ВАЗ-2170 (на этапе проектирования ВАЗ-2110 м) и имя собственное «Приора». В течение года они постепенно вытесняли с главного конвейера седаны *Lada 110*. Последний автомобиль этой модели собрали в Тольятти 15 октября 2007 года. При этом другие машины этого семейства продолжали выпускать: ВАЗ-2111 (универсал) — до 2009 года, а ВАЗ-2112 (хэтчбек) — до 2008 года.

В России *Lada 110* выпускалась только Волжским автомобильным заводом, но в разные годы доработкой и досборкой вариантов исполнения ВАЗ-2110 занимались тольяттинская фирма «СуперАвто» и «Моторика» («Лада-Тул»). Первая собирала длиннобазные ВАЗ-21108 «Премьер» (в 1999–2007 годах изготовлено около 3000 штук), ВАЗ-21106 с двигателем *Opel 2,0* (в 1997–2000 годах) и *Lada 110 1,8i* (в 2005–2007 годах), вторая — ВАЗ-21106 с двигателем *Opel 2,0* (в 2000–2007 годах

#### Модификации семейства ВАЗ-2110 и устанавливаемые на них двигатели

Модель	Двигатель
ВАЗ-2110 (1996–2000 годы)	ВАЗ-21083, 8-клапанный бензиновый карбюраторный двигатель, рабочий объем 1,5 л, мощность 72 л.с.
ВАЗ-21101 (2004–2007 годы)	8-клапанный бензиновый инжекторный двигатель, рабочий объем 1,6 л, мощность 82 л.с.
ВАЗ-21102 (2001–2007 годы)	ВАЗ-2111, 8-клапанный бензиновый инжекторный двигатель, рабочий объем 1,5 л, мощность 76 л.с.
ВАЗ-21103 (2001–2007 годы)	16-клапанный бензиновый инжекторный двигатель, рабочий объем 1,5 л, мощность 93 л.с.
ВАЗ-21104 (2004–2007 годы)	16-клапанный бензиновый инжекторный двигатель, рабочий объем 1,6 л, мощность 89 л.с.
ВАЗ-21106 (1999–2007 годы)	16-клапанный бензиновый двигатель <i>Opel C2,0XE</i> , рабочий объем 2,0 л, мощность 150 л.с.
ВАЗ-21107 (спортивная модификация автомобиля ВАЗ-21106)	16-клапанный бензиновый двигатель <i>Opel C2,0XE</i> , рабочий объем 2,0 л, мощность 150 л.с.

собрано около 170 штук, в том числе и в двухдверном исполнении с кузовом «купе»).

Всего с 1995 по 2007 год было изготовлено 1038846 автомобилей семейства *Lada 110* (включая 3936 машин, доработанных компанией «СуперАвто» и около 2,5 тыс. автомобилей ВАЗ-21106 и ВАЗ-2110М, доработанных на «Моторике»).

Кроме того, сборку автомобилей *Lada 110* из машинокомплектов вели в Египте в 2002–2007 годах (собрано порядка 5000 автомобилей) и на Украине в 2005–2007 годах. В соседнем государстве их сборку осуществ-

ляли Луцкий автомобильный и Кременчугский автосборочный заводы.

С 2008 года производство седанов ВАЗ-2110 по полному циклу по лицензии «АвтоВАЗа» освоено на автозаводе в Черкассах, входящем в корпорацию «Богдан». На этих машинах стояла марка «Богдан» вместо «Лад». Помимо Украины, «Богданы» с 2010 года продавались и в Российской Федерации, но на фоне более современных моделей Волжского автозавода они не пользовались особым спросом. Производство легковых «Богданов» по российской лицензии прекратилось в 2014 году.



Легковой автомобиль «Лада 110» (ВАЗ-2110)





Легковой автомобиль ВАЗ-2110 имел вполне современный европейский дизайн, вместительный салон и багажник, приличный уровень стандартного оснащения, неплохие ездовые характеристики (особенно с 16-клапанными двигателями). В результате спрос на «десятку» оказался достаточно стабильным и можно говорить об определенном успехе этой машины у потребителя.

### ВАЗ-21108 «Премьер»

В 1999 году в компании «СуперАвто» начали сборку удлиненных седанов ВАЗ-21108 «Премьер» на базе обычной «десятки». Машины выпускались в ограниченном количестве, обычно не больше 20 экземпляров в месяц. Внешне удлиненную машину можно отличить не сразу, так как удлинение кузова (на 173 мм) происходит в районе проема задних дверей и в это место устанавливаются новые удлиненные двери. Но если внимательно присмотреться к такой машине, можно заметить дополнительные вставки в окнах задних дверей — они обычно и являются главным отличительным признаком «Премьеров».

Установка дополнительных вставок вызвана тем, что в дверях вмонтирован стандартный механизм опускания стекол (разработка и выпуск специального механизма при таких малых объемах производства — дорогое удовольствие) и, соответственно, используется стандартное опускное стекло от двери ВАЗ-2110.

Преимуществом ВАЗ-21108 «Премьер» являлся не только увеличившийся по длине салон (на задних сиденьях стало намного удобнее — можно даже почти полностью вытянуть вперед ноги), но и мелкосерийная сборка машин, которая часто на поверку оказывалась лучше, чем у ВАЗ-2110, со-



ВАЗ-21108 «Премьер»

бранных на главном конвейере. Однако за уникальную «десятку» потребителям приходилось платить несколько дороже.

### ВАЗ-2110М

В 2004 году была предпринята попытка небольшого рестайлинга автомобилей семейства ВАЗ-2110. Начали с базового седана — его под индексом ВАЗ-2110М (модернизированный) выпускали небольшими партиями в Опытно-промышленном производстве. Продавцы эти машины называли «новой десяткой».

Главное и чуть ли не единственное отличие ВАЗ-2110М от стандартной «десятки» заключалось во внешности автомобиля. Причем основной упор делался на изменении передней части: капот, бампер и крылья стали немного другими. На бортах ВАЗ-2110М появились пластиковые накладки — они визуально удлиняли автомобиль и делали его заднюю часть менее тяжеловесной. Новый задний бампер на ВАЗ-2110М тоже был призван смягчить перегруженность кормы. В этой части автомобиля также появилось штатное антикрыло с вмонтированным третьим стоп-сигналом. А еще у ВАЗ-2110М весь кузов окрашивался в один цвет — снизу не было черного защитного покрытия, присущего стандартным автомобилям Lada 110 того времени.

Двигатель и салон ВАЗ-2110М, по сравнению с ВАЗ-21103, остались без изменений, но при этом модернизированная «десятка» стоила значительно дороже. И хотя модернизация освежила облик автомобиля, он не воспринимался новым, а больше смахивал на работу тюнингового ателье. Видимо, в погоне за экономией средств дизайнерам не дали как следует развернуться, поэтому модернизация и воспринималась довольно ущербной. В целом ВАЗ-2110М не получили должного признания и не попали на главный сборочный конвейер, хотя руководство автозавода озвучивало такие планы.



ВАЗ-2110М



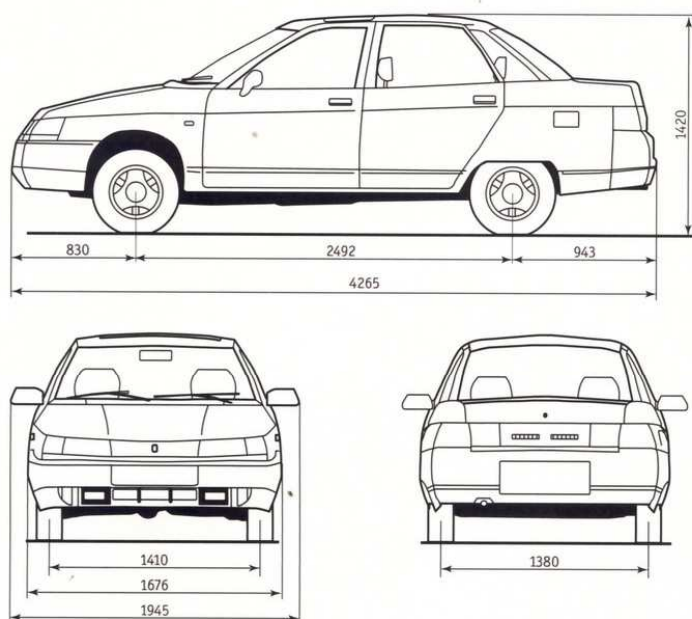


Схема ВАЗ-2110 (Lada 110)

Технические характеристики ВАЗ-2110 (Lada 110)	
Число мест	5
Максимальная скорость	180 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	5,5 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	12,5 сек
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55А
Размер шин	175/65R14
Уровень шума в салоне при скорости 100 км/ч	72 dB
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	1060
полная	1495
<b>Рулевой механизм</b>	
шестерня-рейка	
<b>Подвеска передняя</b>	
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

**Передаточные числа**

I — 3,64; II — 1,95; III — 1,35; IV — 0,94; V — 0,78; задний ход — 3,50

**Главная передача**

цилиндрическая, косозубая, передаточное число — 3,7; привод колес осуществляется валами с шарнирами равных угловых скоростей

**Двигатель**

ВАЗ-2112, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, 16-клапанный

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	71
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1499
Степень сжатия	10
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

**Максимальная мощность**

90 л.с. при 5600 об/мин

**Максимальный крутящий момент**

127,5 Нм при 3700 об/мин



# ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



## НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями



**D'AGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

## Специальный выпуск «Спорт» № 2 «ЗИС-Спорт»

Спрашивайте в киосках или закажите на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

## ЛУАЗ-1901 ГЕОЛОГ



Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску

16+  
forum.ru

**D'AGOSTINI**

ISSN 2073-095X  
00226  
9 772070 095170



# ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДУ СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА,  
КУЛЬТОВУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ • ТОЧНОЕ ВОСПРОИЗВЕДЕНИЕ САЛОНА •  
ПОДРОБНОЕ УСТРОЙСТВО ДВИГАТЕЛЯ • ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ

16+

\* годы выпуска первой серии автомобиля М21 «Волга»