**03-032 ВАЗ-2108, Лада-Спутник-1300 4х2 3-дверный переднеприводный автомобиль с кузовом хэтчбек, первый в СССР, мест 5, полезная нагрузка 425 кг, прицеп до 750 кг, снаряженный вес 900 кг, ВАЗ-2108 65 лс, 148 км/час, 881824 экз., ВАЗ г. Тольятти 1984-2003 г. в.**



 Производство первых советских автомобилей с 3-дверным кузовом хэтчбек началось в конце 1984 сода. Выпуск ВАЗ-2108 продолжался до 2003 года, когда ей на замену пришла модернизированная модель ВАЗ-2113, по сути являющаяся той же «Восьмеркой» со слегка обновленной внешностью. Всего же почти за двадцать лет выпуска было изготовлено 881 824 экземпляра ВАЗ-2108.

*Из статьи «Автомобиль, изменивший советский автопром - история создания ВАЗ-2108», канал Отечественные автомобили на zen.yandex.ru. Спасибо неизвестному, по непонятно какой причине, автору.*

 На сегодняшний день переднеприводные автомобили прочно вошли в обиход и практически полностью заполнили автомобильный рынок. Одними из представителей этих авто является семейство ВАЗ-2108/2115, давно уже ставшее привычными "рабочими лошадками" для отечественных автомобилистов. Но мало кто сейчас вспоминает, что именно "восьмёрка" в свое время стала, без преувеличения, прорывом для советского автомобилестроения, вдохнув новые силы и дав мощный толчок отечественной конструкторской мысли, породившей впоследствии ещё множество моделей на этой базе.

 Массовый переход на переднеприводную компоновку в мировом автопроме начался в семидесятых годах. Передний привод обладал массой преимуществ перед классическим задним: дешевизна производства, компактность расположения агрегатов и большее в сравнении с задним приводом КПД силовой установки вынуждали автоконцерны массово переходить на данный тип привода.

 Не стал исключением и Волжский автозавод, где с 1971 года начались эксперименты по созданию переднеприводных автомобилей. Так, уже в декабре 1971-ого был собран прототип ВАЗ-Э1101 – переднеприводная малолитражка с оригинальным двигателем и полностью независимой подвеской. До 76-ого года этот проект будет дорабатываться, после чего документацию по нему передадут на ЗАЗ, где он впоследствии переродится в "Таврию", а кузов в дальнейшем станет основой для ВАЗовской "Нивы".

**Старт разработки**

 В целом испытания ВАЗ-Э1101 показали жизнеспособность подобной компоновки и в 1978 году на ВАЗе решили подготовить проект переднеприводного автомобиля под индексом ВАЗ-2108 для серийного выпуска. Гамма кузовов нового авто должна была включать 3-х и 5-дверные хэтчбеки, седан, а также универсал (который в итоге реализовать не удалось).

 Во внешнем виде новой модели дизайнеры воплотили много смелых решений. Это были и многогранные формы кузова, и инновационные на то время блок-фары, цельные пластиковые бампера, стёкла с большим изгибом. Салон должен был изобиловать пластиковыми элементами и в целом имел прогрессивный дизайн. И что удивительно для советской промышленности, в дальнейшем практически все задумки дизайнеров были реализованы на серийном авто. В целом, такой необычный, даже в чем-то спортивный дизайн будущего "восьмого" семейства сильно контрастировал на фоне советского автопарка того времени.

 Не скупились на инновации и конструкторы. Так, будущая "восьмёрка" помимо новой компоновки, имела под капотом совершенно новый поперечно расположенный двигатель, реечное рулевое управление, подвеску новой конструкции и большое количество электроники. Так, например, в планах были микропроцессорная система зажигания, генератор большей мощности, гибкие печатные платы задних фонарей, цифровая электронная панель приборов, которая показывала бы водителю данные множества новых датчиков (контроль всех технических жидкостей, датчик не пристёгнутого ремня, и даже непривычный для того времени "Check engine").

**Путь в жизнь**

 Далее от слов перешли к делу, и уже в 1979 году был построен первый прототип будущего ВАЗ-2108. Дальнейшая же разработка требовала во-первых одобрения правительства, и во-вторых привлечения сторонних фирм, как отечественных, так и зарубежных. Когда встал вопрос об одобрении проекта руководством страны, то он неизбежно сталкивался с чередой преград. Помимо скупости советского Минфина на финансирование подобных проектов, существовали еще две препятствующие старту проекта причины.

 Во-первых, на момент начала разработки на ВАЗе было в эксплуатации еще новое оборудование для "Жигулей", которое не проработало и 10-ти лет, а значит считалось еще ликвидным для производства. Постановка же на конвейер переднеприводной модели знаменовало полное обновление заводского оборудования. Эту проблему усугубляло еще и наличие схожей переднеприводной модели АЗЛК-2141, имевшей при этом широкую унификацию с предыдущими "Москвичами" и которая также готовилась к производству. Достигнуть компромисса в этом вопросе удалось путем переноса запуска новой модели на 1984 год, чтобы к тому времени производственные мощности ВАЗа успели хоть как-то устареть.

 Также ходят слухи, что такой затратный для советской промышленности проект одобрили не без влияния высших руководящих чинов, например, Л.И. Брежнева, который, как известно, был большим любителем автомобилей.

 Если с вопросом финансирования на ВАЗе худо бедно разобрались, вставал второй не менее важный вопрос: как производить? Дело в том, что советская практика автомобилестроения по большей части основывалась на покупке готовой модели и оборудования за рубежом. Такой подход был во многом выгоден для СССР – при минимуме затрат на организацию производства и нехватке квалифицированных кадров получались серийные авто приемлемого качества. Но были в этом и недостатки, например то, что зарубежные фирмы обычно продавали модели, уже снимающиеся с производства, что выливалось в отставание от конкурентов на рынке на несколько лет. И если неизбалованного советского потребителя этот факт не сильно беспокоил, то при отправке на экспорт такой автомобиль уже сильно терял в рентабельности. Да и внедрить в подобные авто прогрессивные решения становилось сложнее, что никак не подходило для перспективной "восьмёрки".

 Но всё же ВАЗ сначала хотел пойти по проверенному пути, и обратился к знакомым уже итальянцам ­­– фирме FIAT – за разработкой для завода переднеприводного автомобиля. На такое предложение завод получил отказ, который был связан, скорее всего, с неохотой итальянцев пускать нового переднеприводного конкурента на рынок. Хоть сам FIAT и отказался участвовать лично, все же предложил помощь в некоторых вопросах от своей дочерней фирмы UTS.

Тогда на ВАЗе приняли решение разрабатывать новый автомобиль самим, пользуясь лишь частичной поддержкой сторонних фирм.

 В итоге, в поисках нового партнера ВАЗ остановился на фирме Porsche, с которой заводу уже приходилось сотрудничать. И в таком странном на первый взгляд сотрудничестве нет ничего необычного. Porsche, помимо производства спроткаров, широко занималась также помощью в производстве и доводки автомобилей, сотрудничая со многими известными автопроизводителями. Благодаря этому "Порше" также имело много контактов в различных фирмах, что в дальнейшем пригодилось и вазовцам при наладке производства некоторых комплектующих восьмого семейства. Еще одним преимуществом такого сотрудничества являлось то, что Porsche даже близко не являлось конкурентом для ВАЗа (в отличии от того же FIAT).

**Подготовка к производству**

 В итоге в 1980 году был подписан контракт с "Порше" о помощи в постановке на конвейер семейства ВАЗ-2108. Помощь немцев заключалась по большей части в рассмотрении и корректировании ВАЗовских чертежей, которые разрабатывались на заводе самостоятельно. Также ВАЗу помогала уже упомянутая итальянская фирма UTS, и еще несколько зарубежных фирм, у которых были куплены патенты на отдельные узлы автомобиля. Например, английская фирма Lucas разработала вакуумный усилитель тормозов и дисковый тормоз, немецкая Zahnradfabrik – рулевой механизм и синхронизаторы коробки передач, французкая Solex - карбюратор. Также у фирмы Michelin была куплена лицензия на изготовление бескамерной радиальной шины специально для новой модели ВАЗа.

 Уже по ходу разработки родилось название новой модели – "Спутник". Позднее его поменяют на привычную теперь "Самару", посчитав его более привлекательным для зарубежных покупателей.

Изучив чертежи будущего "Спутника", у конструкторов возникло множество претензий к конструкции. Например, были претензии к слишком широкой боковой двери, петли которой быстро бы изнашивались. Но дизайнеры категорически отказывались укорачивать дверь, из-за чего пришлось конструировать новые усиленные петли. Были вопросы и к оформлению передка – конструкторы предложили удлинить капот и крылья ближе к переду авто, чтобы убрать пластиковую "лыжу" перед капотом. Это предложение поначалу тоже категорически отклонили, но после производства первых партий машин оказалось, что "лыжа" тяжело подгонялась под зазоры кузова, а при эксплуатации она часто "плыла" от нагрева солнечными лучами. В связи с этим в дальнейшем наладили производство так называемого "длинного крыла" (которое и предлагали изначально конструкторы) вместо "короткого".

 И если на ВАЗе с освоением новой конструкции более менее справлялись, смежным заводам приходилось тяжелее. Например, на стекольном заводе долго не могли освоить производство бокового остекления – изгиб стекла был слишком большой и заготовки часто ломались, брака было больше половины. В связи с этим на первые партии машин ставили стёкла шведского производства. Та же история была и со стёклами фар, которые на первых порах были заменены чехословацкими аналогами. Также из-за срыва поставок заводами-смежниками первый год производства на "восьмёрках" отсутствовали задний стеклоочиститель и правое зеркало, из-за чего на завод приходило множество жалоб от водителей на плохой обзор – правого зеркала нет, а в центральное ничего не видно из-за грязного стекла! Впрочем, в конце концов производство наладили, и машина стала оснащаться всеми комплектующими отечественного производства.

Немалую роль в доводке "Спутника" сыграла и фирма Porsche. Основной целью немцев в этой работе было доведение конструкции авто до западного уровня, в первую очередь по нормам безопасности. Так, по настоянию "Порше", была переработана конструкция лонжеронов, изменены некоторые кузовные панели и ещё множество мелочей. Также немцы предоставили свой испытательный полигон в г. Вайсзах и оборудование для всесторонних испытаний прототипов.

Параллельно шла совместная с Porsche работа над новым двигателем объёмом 1.3 литра. Старт работ начался с дискуссии о выборе компоновки двигателя разработки ВАЗа или фирмы SEAT, который в то время проходил доводку на фирме Porsche. Выбор, к счастью, был сделан в пользу собственной разработки.

 В итоге был разработан качественно новый для ВАЗа двигатель, имеющий множество преимуществ по сравнению с "жигулевскими" движками: была увеличена степень сжатия, изменен клапанный механизм, изготовлен более износостойкий распредвал, также удалось добиться высокой экономичности и низкого уровня шума. И в целом новый двигатель получился на уровне западных аналогов.

 В дальнейшем на ВАЗе были также разработаны версии этого двигателя объемом 1,1 и 1,5 литров. 1,1 литровый двигатель ставился в основном на экспортные машины, так как больше всего подходил под ужесточившиеся экологические нормы западных стран.

**"Спутник" - на орбите**

 И вот к 1984 году новый вазовский переднеприводник был готов к производству. В целом, благодаря грамотному проектированию и разработке, подготовка к конвейерной сборке прошла успешно, даже близко не имея тех проблем, что возникали при выпуске "Жигулей". И это при полном отсутствии унификации с предыдущими моделями – с "классикой" у "восьмерки" был унифицирован только поршневой палец двигателя, да и он был укорочен на 5 мм.

 Летом 1984 года ВАЗ-2108 был презентован на выставке ВДНХ в Москве, а уже в декабре была выпущена первая партия автомобилей. Автолюбители восприняли новую вазовскую модель как какую-то иномарку, настолько она выделялась на фоне других советских авто.

 В 1987 году начнется выпуск 5-дверной версии ВАЗ-2109, а в 1990 увидит свет и седан 21099. Такое запоздание в выпуске связано в основном из-за упадка экономики страны. Но не смотря на все сложности в разработке, автомобиль с лихвой окупил все затраты, подняв экспортные продажи автомобилей "Лада" в 2 раза уже в 1986 году. Так, к концу 80-х годов около 90% прибыли от экспорта машиностроительной отрасли будут приносить автомобили ВАЗа. И заслуга в этом именно новой "Самары", которая сыскала популярность во многих зарубежных странах, например в Канаде, Австралии, Турции. Что уж говорить о западной Европе, где на дилерских предприятиях начнется самостоятельный выпуск различных модернизаций "Самары": от небольших дизайнерских доработок до кабриолетов и спортивных версий.

 Появление семейства ВАЗ-2108 на конвейере дало мощный импульс для развития автомобильной отрасли СССР. Впервые за много лет промышленность страны выпустила новый, прогрессивный автомобиль, способный конкурировать с западными аналогами и при этом доступный для обычного автомобилиста. И нужно все-таки признать, что "восьмерка" получилась отнюдь не идеальной в исполнении, да и от иностранных конкурентов к моменту производства начала отставать. Но тот опыт и знания, полученные работниками ВАЗа при разработке авто такого класса, в дальнейшем позволили заводу создать ещё множество переднеприводных моделей, которые дали заводу как минимум дожить до сегодняшних дней, не повторив печальную судьбу АЗЛК или ИЖа.