

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 699 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 14,99 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 281

СССР
И СОЦСТРАН



LADA KALINA SPORT

ТРУДНЫЙ ДЕБЮТ
ДВА МОТОРА — ДВЕ МАШИНЫ
ДЛЯ КОЛЬЦЕВЫХ ГОНОК И РАЛЛИ

DeAGOSTINI



Форум о журнальных...

nasekonomie.ru

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, импортер в Россию:

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

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

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, обращайтесь по телефонам горячей линии:

8 495 660 02 02 для Москвы

8 800 200 02 01 для России

Или отправьте сообщение на e-mail: care@deagostini.ru

Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

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»

Рекомендуемая розничная цена: 699 руб.

Розничная цена: 14,99 бел. руб.

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: 4300 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2021 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

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

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10, 8–9:

© HDRI from hdrihaven.com (Author: Sergej Majboroda);

стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 5, 7 (верх):

© МИА РОССИЯ СЕГОДНЯ; стр. 6 (низ): © АР/ТАСС;

стр. 3, 4, 6 (верх), 7 (низ), 10 (низ), 11–15:

частная коллекция Максима Шелепенкова;

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Сергея Склярова, 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». Издание 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, Вадим Гусаров

Дата печати (производства): 17.12.2020

Дата выхода в России 26.01.2021

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ



МАСШТАБ 1:8

УАЗ-469

**СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК**

★ ПРИЦЕП ВКЛЮЧЕН В КОЛЛЕКЦИЮ!



★ УЗНАЙТЕ ТАКЖЕ О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ
ВАРИАНТАХ КОМПЛЕКТАЦИИ

★ Сборная модель со съемным
матерчатый тентом

★ Работающие фары и задние
габаритные огни

★ Подвижные детали
ходовой части

★ Точное воспроизведение
деталей

★ Подробная детализация
моторного отсека

**ОФОРМЛЯЙТЕ ПОДПИСКУ НА UAZ469.DEAGOSTINI.RU
И ПОЛУЧАЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ**

**ДОЛГОЖДАННАЯ
НОВИНКА!**

Появившийся в 2008 году автомобиль ВАЗ-11196/ВАЗ-11194, известный как «Лада Калина Спорт» первого поколения, стал первой в истории отечественного автомобилестроения специальной спортивной модификацией серийно выпускаемого гражданского автомобиля, предназначенной для любителей активного стиля вождения.

Все против!

Пожалуй, ни одна новинка «АвтоВАЗа» не была встречена столь недружелюбно, как «Калина». Официально производство «Калины» стартовало в ноябре 2004 года, но в продаже первенец нового семейства седан ВАЗ-1118 появился в июне–июле 2005 года, да и то только в Москве. Заводская статистика подтверждает: в 2004 году ВАЗ изготовил всего 18 экз. «Калины» в Опытном промышленном производстве (ОПП) и 5 экз. на конвейере, а первые 18 тыс. экз. товарных седанов были выпущены в 2005 году. Автомобиль, разработанный в 90-х годах, попал на конвейер с опозданием и в крайне неблагоприятный момент, когда на рынке обострилась конкуренция между недорогими седанами малого класса. Покупателей больше не интересовали ни место в типаже, ни точные технические

характеристики модели. Приоритетом стало соотношение цены и качества автомобиля независимо от его размеров (чуть больше, чуть меньше) и литража. Против «Калины» выступала целая команда иномарок российской сборки: *Renault Logan* от «Автофрамоса», *Kia Spectra* производства «Ижмаша», *Hyundai Accent*, выпускавшийся Таганрогским автозаводом. Конкурентом «Калины» оказался даже ВАЗ-2110, в теории относившийся к более высокому классу. Автомобильные издания были безжалостны: они набросились на «Калину» с разгромными материалами о недоделках и дефектах, ранее считавшихся неизбежными для автомобилей из первых промышленных партий. Каким-то чудом ВАЗу все-таки удалось удержаться с «Калиной» на рынке и поставить на конвейер ее модификации — хэтчбек ВАЗ-1119 и универсал ВАЗ-1117.

О пользе спорта

Чтобы найти для «Калины» доступные рыночные ниши, решили разрабатывать любые возможные для производства модификации. И тогда обратили внимание на молодых покупателей: они часто приобретали изделия ВАЗа в качестве своего первого автомобиля. Кроме того, сформировался контингент любителей активного стиля вождения, а нового бюджетного автомобиля для такой аудитории не было, подобные модификации отсутствовали в семействах *Logan*, *Spectra* и *Accent*. Альтернативой служили только подержанные иномарки более высоких классов. И «АвтоВАЗ», используя возможности своего структурного подразделения *Lada Sport*, отважился на эксперимент: было решено выпустить «заряженную» модификацию «Калины». Интерес к таким машинам косвенно подтверждался тем, что



Автомобиль «Лада Калина Спорт» (ВАЗ-11196)



Спортивный автомобиль «Лада Калина», подготовленный фирмой Lada Sport

15-дюймовые колеса, оригинальная отделка салона и спортивный руль *Мото*. Демонстрационный образец окрасили в ярко-желтый цвет «спелый лимон».

Разработку и производство спортивной «Калины» поручили подразделению «Авто-ВАЗа» *Lada Sport*, получившему собственное юридическое лицо в 2007 году, но еще раньше успевшему прославиться благодаря спортивным версиям автомобилей ВАЗ для разных соревнований и гоночной машине *Lada Revolution* с оригинальным открытым одноместным кузовом. К 2008 году *Lada Sport* уже накопила опыт постройки хэтчбеков «Калина» в специальном исполнении

у производителей всевозможных комплектов тюнинга для переднеприводных «Лад» не было проблем со сбытом.

Подобные модификации иномарок давно считались нормой. С 80-х годов европейские производители выпускали «заряженные» варианты обычных серийных моделей. Они встречались как среди дорогих, так и среди бюджетных семейств. В производственной программе компаний присутствовали модификации с более мощными двигателями, специальными настройками узлов шасси и внешней отделкой в спортивном стиле. Например, у *Mercedes-Benz* существовала линейка *AMG*, у *BMW* вышла серия *M*-версий, у *Audi* появились сначала *S2* и *S4*, а позже модификация *RS*. Но были и «спортивные» бюджетные автомобили, к примеру *Opel Kadett GSi*, *Peugeot 205 GTI* и многие другие. Отечественные автозаводы аналогичных машин, предназначенных для широкой продажи, не выпускали никогда.

За основу был взят наиболее подходящий для спортивного тюнинга тип кузова — хэтчбек. Пятидверная «Калина» ВАЗ-1119 стала серийной моделью в июле 2006-го: до конца года увидело свет чуть больше 11 тыс. товарных автомобилей. Примерно тогда же, в 2006 году, был впервые показан опытный образец дорожно-спортивной модификации *Lada Kalina GTI*. От базовой модели этот прототип отличался 1,6-литровым двигателем мощностью 115 л. с. и способностью развивать максимальную скорость 185 км/ч, а не 160. Дополнением к таким характеристикам служили бамперы «аэродинамической» формы, немного заниженная подвеска, низкопрофильные



Опытный образец автомобиля Lada Kalina GTI (2006 год)



Салон автомобиля Lada Kalina GTI



Премьер-министр Российской Федерации В. В. Путин за рулем автомобиля «Лада Калина Спорт» (август 2010 года)

для кольцевых гонок и ралли с минимальной отделкой салона и положенным таким машинам оборудованием, включая каркас из дуг безопасности.

От «стандарта» до «люкса»

Изначально были задуманы два спортивных варианта с моторами 1,4 и 1,6 л. В июле 2008 года 1,4-литровая модификация с рыночным наименованием «Лада Калина Спорт» (*Lada Kalina Sport*) заняла место в модельной линейке «АвтоВАЗа» как серийный товарный автомобиль, а через два месяца, в сентябре, очередь дошла до 1,6-литрового автомобиля той же марки. Правда, согласно

статистике, в 2008 году еще не было продано ни одного товарного автомобиля «Калина Спорт», первые партии нашли своего покупателя только в 2009 году.

Различия между этими двумя модификациями не ограничивались только рабочим объемом двигателей. Базовые модели «Калины» со всеми тремя типами кузова ВАЗ официально предлагал в трех основных комплектациях: «стандарт», «норма» и «люкс». Модификации «люкс» отличались, прежде всего, 16-клапанным мотором. Самая первая 1,4-литровая «Лада Калина Спорт» (ВАЗ-11194) по устройству оставалась очень близкой к обычной «Калине» ВАЗ-11193

в модификации «люкс». На нее устанавливали двигатель ВАЗ-11194 рабочим объемом 1390 см³, мощностью 89 л.с. и крутящим моментом 127 Нм, причем не только с распределенным впрыском и четырьмя клапанами на цилиндр, но и с облегченной шатунно-поршневой группой. Такой мотор пошел в серию в июле 2007 года. У этой «минимальной» спортивной комплектации автомобиля акцент сделан в основном на внешние отличия, а коробка передач, подвеска и тормоза были обычными.

ВАЗ делал ставку на новинку, внедренную на «Калине», — электрический усилитель руля. Но потребитель встретил его про-



В. В. Путин ставит автограф на капоте автомобиля «Лада Калина Спорт»



Кортеж премьер-министра РФ на федеральной трассе Чита – Хабаровск



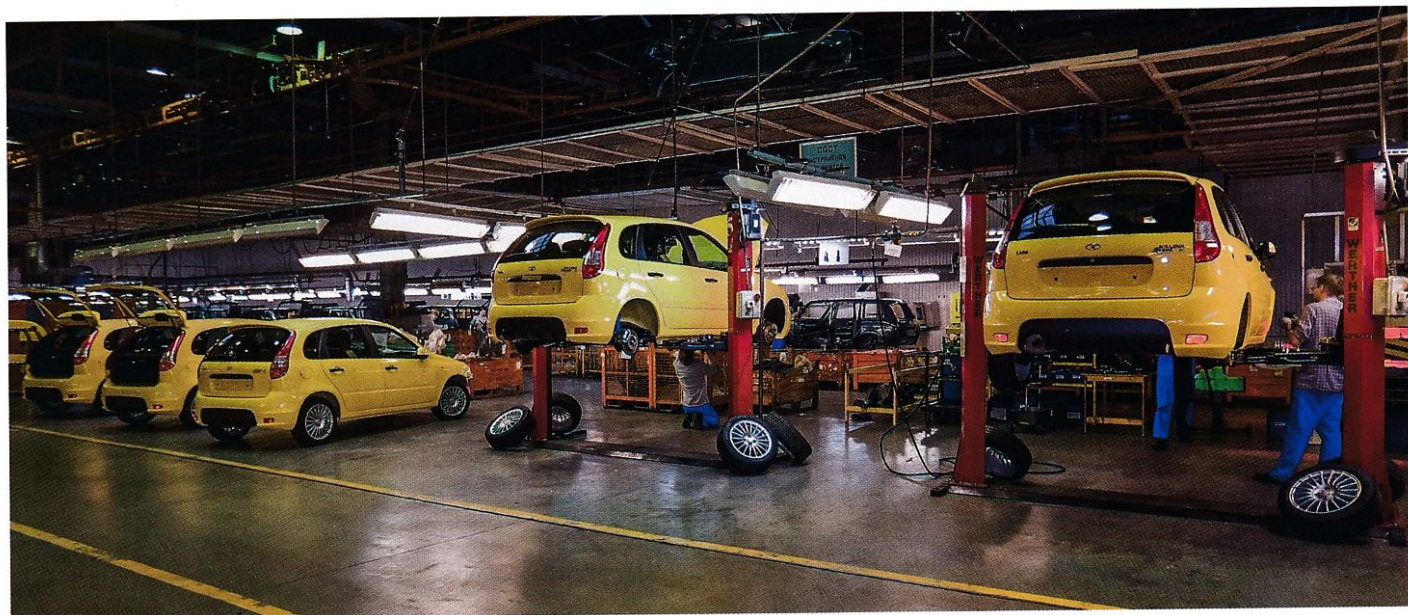
Автомобиль «Лада Калина Спорт» (вид сзади)

и вишневых автомобилей вставки на обивке дверей и сидений делали красными, у желтых — желтыми, у синих автомобилей — синими. Комбинация приборов «Калины Спорт» отличалась белыми шкалами и оранжевой подсветкой. Если у прототипа *Lada Kalina GTI* оставались обычные педали, то на серийном «Спорте» сделали оригинальные металлические накладки на всех трех педалях. На модель планировалось устанавливать руль знаменитого итальянского производителя *Мото* (такой автомобиль был показан на *MIMS 2008*), но в итоге от этого отказались.

Модификация «Калина Спорт 1,6» (BA3-21196-35-494) получила двигатель BA3-21126 рабочим объемом 1598 см³, мощностью 98 л. с. и крутящим моментом 145 Нм. Это повлекло за собой доработку агрегатов автомобиля. Прежде всего потребовалось изменить сцепление и коробку передач, которые специально рассчитывали на «крепкие» 145 Нм. Главная передача получила передаточное число 3,7 вместо штатного 3,9, а шестерню главной пары сделали поллой для снижения ее веса и заметного улучшения смазки. Переднюю и заднюю подвески «занизили», уменьшив клиренс автомобиля на 2 см, поэтому специально для «Калины Спорт» были разработаны оригинальные газонаполненные стойки СААЗ и пружины фирмы *Mubea*. Кроме того, пришлось делать полностью оригинальными опоры передних стоек: они позволяли выставлять кастор (угол продольного наклона оси поворота колеса) до +3° против

хладно. Отмечалось, что за счет усилителя отечественного производства у «Калины» ухудшились обратная связь колес и руля, снизились «острота» и точность управления по сравнению с «десятым» семейством и особенно с «Самарами». Электроусилители Махачкалинского автоагрегатного завода пользовались плохой репутацией. Из-за них машины теряли управление и попадали в ДТП. Первой же «Калине Спорт», как и дорогим «люксам», достался качественный электроусилитель корейской фирмы *Mando*. Чтобы рулевое управление стало информативным и точным, пришлось изменить передаточное число, составившее у спортивной модификации 3,1. На «Калине Спорт 1,4» стояли легкосплавные диски колес фирмы *K&K*.

С внешностью и интерьером автомобиля хорошо поработали дизайнеры. Оригинальные бамперы, насадка выхлопной трубы, спойлер двери задка и молдинги дверей позволяли с первого взгляда отличить «Спорт» от других вариантов «Калины», включая «люкс». Отверстия в переднем бампере отвечали как за более эффективный обдув радиатора, так и за вентиляцию тормозных дисков. Это решение *Lada Sport* уже опробовала на гоночных хэтчбеках. В салоне «Спорта» появились новые сиденья с ярко выраженной боковой поддержкой. На них сделали вышивку *Kalina Sport*. Если в обычных «Калинах» салоны были преимущественно светлого цвета, то «Спорт» получил темные интерьеры с цветными вставками. Так, например, у красных



Сборка автомобилей в производственном помещении фирмы Lada Sport

«Лада Калина Спорт» с автографом Путина в заводском музее «АвтоВАЗа»

изначального 1,5°. Вместе с отрицательным развалом задних колес (-1°) модернизированная ходовая часть обеспечивала гораздо лучшую управляемость, в том числе максимальную скорость прохождения поворотов.

Для мощной машины важно эффективное торможение, поэтому на задней оси «Калины Спорт 1,6» появились дисковые тормоза производства немецкой фирмы TRW, а передние тормоза получили диски увеличенного до 282 мм диаметра.

У базовых модификаций «Калины», как и у других переднеприводных ВАЗов и бюджетных иномарок, электрические стеклоподъемники установлены только в передние двери, а сзади стекла опускаются по старинке — вручную. На «Калине Спорт» даже в самой бюджетной 1,4-литровой модификации электростеклоподъемниками комплектовали все четыре двери, а блок управления ими размещался на подлокотнике возле левой руки водителя.

Стоит отметить, что мощность двигателя гражданской «Калины Спорт» даже в максимальной 1,6-литровой модификации оставалась меньше 100 л.с. Это означало, что ставка транспортного налога и ОСАГО соответствовала наиболее экономичной категории эксплуатируемых в России автомобилей, то есть была самой дешевой. Для сравнения: у иномарок российской сборки *Spectra* и *Accent* мощность достигала 101–102 л.с. и они попадали под дорожные ставки более высокой категории.



Машина для премьеры

Выпуск «Калины Спорт» первого поколения сложно назвать серийным. Автомобиль скорее относился к категории мелкосерийных, ведь *Lada Sport* строила немногим более сотни машин в месяц. Поставлялись они в основном под заказ.

Изначально предлагалось семь серийных цветов: красный, вишневый, белый, синий и три оттенка серого металлика. Время «заряженных» желтых хэтчбеков пришло тогда, когда автомобиль «Лада Калина Спорт 1,6» стал героем новейшей политической истории России, попав на первые полосы газет и в новостные ленты.

В 2004 году открылся сквозной проезд по федеральной трассе М-58 «Амур», автомагистрали Чита — Хабаровск. Это событие

можно назвать историческим. Впервые появилось автомобильное сообщение с дальневосточными регионами России. Прежде на Дальний Восток можно было попасть только по железной дороге, самолетом или морским путем. Строительные работы и отделка трассы «Амур» закончились лишь к концу первого десятилетия XXI века.

В августе 2010 года Владимир Путин, тогда занимавший пост премьер-министра Российской Федерации, во время рабочего визита в Амурскую область решил отметить завершение строительства новой дороги, проехав по ней за рулем нового отечественного автомобиля. Для автопробега ВАЗ предоставил «Калину Спорт» с двигателем ВАЗ-21126 и спортивным шасси, окрашенную в экспериментальном порядке в ярко-желтый цвет, такой же, как у демонстрационного образца *Lada Kalina GTI* 2006 года.

С 27 по 30 августа Путин проехал 2116 км от Хабаровска до Читы. Отмечалось, что неприятных сюрпризов автомобиль не преподнес, только один раз раздался сильный стук в районе задней подвески. Причиной оказалась не неисправность машины, а камень, попавший между колесом и подкрылком. Средства массовой информации отмечали хорошее впечатление, оставшееся у премьер-министра от «Калины». Он говорил так: «Мягкая, не шумная, приемистая. Я даже не ожидал». В дороге Путин самостоятельно заправил полный бак на АЗС, посетил строящуюся Нижне-Бурейскую гидроэлектростанцию, участок газопровода «Россия». По окончании поездки Владимир Владимирович расписался



ВАЗ-11194 — модификация «Лады Калины Спорт» с 1,4-литровым двигателем

Продолжение на стр. 10



LADA KALINA SPORT





черным маркером на капоте «Лады Калины» и произнес: «Выглядит как цыпленок, а летает как ласточка».

Это путешествие вызвало большой общественный резонанс. Основные вопросы касались участия в пробеге трех желтых автомобилей «Калина». Многие видели в этом свидетельство ненадежности автомобиля. На самом деле присутствия двух «запасных» машин требовала Федеральная служба охра-

ны (ФСО) Российской Федерации, обеспечивавшая безопасность премьер-министра. Автомобиль, на котором ехал Путин, после пробега выставили на Московском международном автосалоне *MIMS* 2010, а сразу после него передали в Тольятти, в музей «АвтоВАЗа». На автозаводе утверждали, что в первый же месяц после автопробега дилеры получили более 500 заказов на такую же желтую «Калину», «как у Путина».

Спортивный или гражданский?

«Калина» не превратилась в экзотический «спорткар». Несмотря на спортивные настройки шасси, 1,6-литровая «Лада Калина Спорт» сохранила все потребительские качества гражданского автомобиля: удобный для семейного пользования пятидверный кузов, пятиместный салон, складываемое по частям заднее сиденье, тот же объем багажника, что и у базового ВАЗ-1119. По этим параметрам она даже превосходила выпускавшийся тогда же гражданский трехдверный хэтчбек ВАЗ-2113. И это способствовало увеличению спроса.

В 2010 году производство «Калины Спорт» заметно выросло: 2049 экз. против 1390 экз. в 2009 году. Пик производства спортивных «Калин» первого поколения пришелся на 2011 год, когда было продано 2500 таких автомобилей. В 2012 году выпуск упал до символической цифры — 1202 экз. Наконец, в первые месяцы 2013 года производство завершилось последними тремя сотнями автомобилей. К тому времени фирма *Lada Sport* уже подготовила спортивную модификацию седана «Гранта», а после рестайлинга «Калины» 2013 года увидели свет новые спортивные модификации ее второго поколения с более мощными двигателями и более высоким уровнем специальной подготовки.



Салон серийного автомобиля «Лада Калина Спорт»

Сразу после своего появления хэтчбек «Лада Калина» привлек внимание мастеров автоспорта. Создавались разные модификации ВАЗ-1119 для кольцевых гонок и ралли. Официально существовало девять вариантов спортивной «Калины» первого поколения, созданных совместно Управлением спортивных автомобилей (УСА) ВАЗа и фирмой «Торгмаш».



Спортивный автомобиль Lada Kalina Sport на трассе кольцевых гонок

Впервые «Калина» вышла на старт кольцевых гонок в 2005 году. Водитель-испытатель Л. Груздев прошел в тестовом режиме несколько этапов соревнований «Кубка России» в классе «Кубок LADA». «Кольцевая» «Калина» 2005 года оснащалась единственным спортивным сиденьем для пилота, трубчатым каркасом и другими положенными спортивному автомобилю системами безопасности. Ее вес составлял 900 кг. На автомобиль устанавливался 1,4-литровый двигатель мощностью 83 кВт при 7200 об/мин, развивавший крутящий момент 140 Нм при 5100 об/мин. Использовались шины размером 180/55R14. Максимальную скорость пришлось ограничить в 200 км/ч. По уровню подготовки машина соответствовала международной группе N. В мае 2006 года в Москве, возле здания МГУ на Воробьевых горах, состоялась премьера нового монокласса «АвтоВАЗа» — «Кубок Lada Kalina» (Lada Kalina Cup). В сезоне 2006 года появились первые спортивные ВАЗ-11194 и ВАЗ-11196, подготовленные для участия в чемпионате России по кольцевым гонкам в классе «Туринг лайт». У одной

из модификаций «Калины» 1,4-литровый двигатель форсировали до 112 л.с. Понадобились коробка передач с измененными передаточными числами, усиленные приводы ведущих колес и ШРУСы, тормозные диски увеличенного, по сравнению с базовой «Калиной» ВАЗ-11193, диаметра, а также шины 170/55R14. Автомобиль массой 950 кг

разогнался с места до 100 км/ч за 8 сек, его максимальную скорость снова искусственно ограничили до 200 км/ч. На автомобиле ВАЗ-11194-27 экипаж в составе С. Нужи́дина и А. Грузде́ва в ходе чемпионата России по кольцевым гонкам на равных сражался с иномарками Citroen Saxo, Citroen C2 и Ford Fiesta.



Экипаж автомобиля Lada Kalina Sport на трассе ралли



Раллийная Lada Kalina Sport гонщиков А. Васильева и В. Кольчугина

В 2006 году для ралли была подготовлена модификация Lada Kalina Super 1600, соответствующая техническим требованиям международного класса Super 1600. Ее создавали для участия в чемпионатах России, Европы и мира по ралли в классе A6. Мощность двигателя рабочим объемом 1,6 л достигла 200 л. с. Автомобиль снаряженной массой ровно в одну тонну развивал скорость до 220 км/ч и разгонялся до 100 км/ч

за 6,5 сек. К каждой машине прилагалось два комплекта шин — 160/65R15 для гравийных трасс и 200/62R17 для асфальта. Наконец, существовал еще один раллийный вариант хэтчбека ВАЗ-11196. Такие машины использовали два экипажа заводской команды ВАЗа, выступавшие в чемпионатах России по ралли. Снаряженная масса автомобиля составляла 980 кг. Он оснащался 178-сильным 1,6-литровым двигателем,

скорость достигала 190 км/ч, разгон с места до 100 км/ч — 8 сек. Для дорог с покрытием из гравия использовали шины 140/65R14, а для асфальта — второй комплект шин размером 140/62R15.

Карьера спортивных «Калин» первого поколения завершилась в начале 2010-х годов с появлением спортивных модификаций новых моделей ВАЗа — седана «Гранта» и рестайлинговой «Калины» второго поколения.



Спортивный автомобиль Lada Kalina Super 1600

Варианты и комплектации «Лада Калина Спорт» для спортивных соревнований

Модель	Группа	Двигатель	Зачет
BA3-11196-37	N	1,6	Кубок LADA
BA3-11194-37	N	1,4	R1 Ралли
BA3-11196-37-03	N	1,6	R1 Ралли
BA3-11196-37-02	N	1,6	R1 Ралли
BA3-11196-37-01	N	1,6	АКГ «Туринг лайт» (трек N1600)
BA3-11196-07-01	A	1,6	R2 Ралли
BA3-11196-07-02	A	1,6	R2 Ралли
BA3-11196-07-03	A	1,6	R2 Ралли
BA3-11196-07-04	A	1,6	Д1А Ралли-кросс



Модификация автомобиля Lada Kalina Sport для ралли с дополнительными фарами на капоте

Технические характеристики «Лада Калина Спорт»

Число мест	5
Максимальная скорость	170 км/ч
Расход топлива при скорости 100 км/ч	7 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	10,7 сек
Электрооборудование	12V
Размер шин	195/50R15
Масса, кг	
снаряженная	1080
полная	1556
Рулевой механизм	
шестерня и рейка, с электрическим усилителем Mando	
Передняя подвеска	
независимая, пружинная, с телескопическими амортизационными стойками и стабилизатор поперечной устойчивости	
Задняя подвеска	
на продольных взаимосвязанных рычагах, пружинная, с гидравлическими телескопическими амортизаторами	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с тросовым приводом	

Тормоза

рабочие — передние дисковые, задние дисковые, привод гидравлический с вакуумным усилителем

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами

Главная передача

коническая, гипоидная, передаточное число — 3,7

Двигатель

BA3-11194, бензиновый, с распределенным впрыском топлива, рядный, четырехцилиндровый, 16-клапанный, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	75,6
Рабочий объем, см ³	1598
Степень сжатия	10,3
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Максимальная мощность

98 л. с. (72,2 кВт) при 5600 об/мин

Максимальный крутящий момент

145 Н.м при 4000 об/мин



Спортивная карьера «Жигулей»

Семейство автомобилей «Жигули» с классической компоновкой оставило яркий след в истории не только отечественного, но и мирового автоспорта. Самых впечатляющих успехов на спортивных трассах добились заднеприводные «Жигули» и «Лады», построенные вне ПО «АвтоВАЗ» — силами сторонних производителей.



Первый образец автомобиля ВАЗ-2105 ВФТС (Lada VFTS) на выставке в Лужниках (Москва, 1981 год)

В 60–70-х годах в СССР основные дисциплины автомобильного спорта находились на подъеме. В 1967 году в Тольятти приехали горьковские автогонщики Эдуард Пистунович и Яков Лукьянов, организовавшие на строящемся Волжском автозаводе первую спортивную секцию. «Жигулей» еще не существовало, и стартовать пришлось на «Москвичах» и «Запорожцах». Но как только в августе 1970 года началось производство «Жигулей», Пистунович, Лукьянов и несколько водителей-испытателей обратились к генеральному директору ВАЗа Виктору Николаевичу Полякову с просьбой выделить им несколько новых ВАЗ-2101. Они получили и поддержку, и машины. В 1971 году произошло несколько важных событий. Пистунович впервые вышел на старт одноэтапного чемпионата СССР по зимним трековым гонкам и занял 15-е место. Это был спортивный дебют «Жигулей». Команда ВАЗа участвовала в первом командном чемпионате Советского Союза по ралли, проходившем зимой в Латвии. В Управлении главного конструктора (УГК) ВАЗа открыли конструкторское бюро форсированных испытаний автомобилей ВАЗ. ЦК ДОСААФ учредил «Зачет заводской марки», а журнал «За рулем» — «Трофей заводов» по ралли, автокроссу, кольцевым и зимним трековым гонкам. Для ВАЗ-2101

учредили класс IIIБ, а первыми его чемпионами стали Пистунович и Лукьянов. И, главное, в октябре 1971 года три «Лады» впервые участвовали в крупном международном ралли «Тур Европы» с трассой в 14 тыс. км. В командном зачете пилоты и штурманы ВАЗ-2101 завоевали серебряный кубок, а золотой достался их товарищам, стартовавшим на московских и ижевских «Москвичах».

Легкий, динамичный автомобиль «Жигули» с отличной для тех лет управляемостью привлекал многих мастеров ралли, «кольца» и ипподрома. К тому же у ВАЗа быстро

появились новые модификации двигателей, позволявшие заявлять «Жигули» в разных зачетах: 1,3, 1,5 и 1,6 л. Были выиграны «Трофеи заводов» в СССР, международные соревнования в Швеции, Греции, Англии, социалистических странах. Помимо ВАЗа, «Жигули» начали готовить к состязаниям в различных дисциплинах спортивные клубы ДОСААФ и предприятия системы «АвтоВАЗтехобслуживание», первой в нашей стране дилерской сети по ремонту и обслуживанию легковых автомобилей. Но появление «Жигулей» в советском автоспорте не ослабило их прямых конкурентов — «Москвичей». У мощных заводских команд АЗЛК и «Ижмаша» было много сильных пилотов, а современный двигатель «Москвич-412» и его модификации позволяли им на равных сражаться с любой продукцией ВАЗа в любых дисциплинах вплоть до 1988 года.

Во второй половине 70-х годов заявили о себе предприятия, полностью независимые от ВАЗа, но профессионально занимавшиеся подготовкой «Жигулей» к ралли или «кольцу». Прежде всего, это Вильнюсский авторемонтный завод Министерства транспорта и шоссейных дорог Литовской ССР, подчинявшееся ЦК ДОСААФ Эстонской ССР предприятие «Вихур», а также фирма *Metalex (MTX)* из социалистической Чехословакии. Под руководством известного гонщика



Спортивный ВАЗ-2105 «Жигули» на трассе ралли (80-е годы)

Стасиса Брундзы на базе Вильнюсского авторемонтного завода за несколько лет выросла настоящая фирма, занимавшаяся спортивной подготовкой «Лад» — Вильнюсская фабрика транспортных средств (ВФТС), по масштабу деятельности не уступавшая таким известным европейским компаниям, как итальянский *Abarth* или французская *Gordini*. Впрочем, по уровню подготовки техники чехословацкий *MTX* шел в ногу с ВФТС. Силами этих предприятий удалось выделить в семействе «Жигулей» идеальную для спорта комбинацию основных агрегатов. За основу брали самый большой по рабочему объему двигатель от ВАЗ-2106. Кузов использовали от ВАЗ-21011. Он весил меньше, чем кузов ВАЗ-2103, и, в отличие от ВАЗ-2101, внешне не был похож на *FIAT-124*, что было важно для формирования «собственного лица» автомобилей *Lada* на международных соревнованиях.

С появлением в 1980 году новой модели ВАЗ-2105 все три названных предприятия создали на ее базе серьезно переработанные спортивные автомобили. Продукция ВФТС и *MTX* относилась к раллийным автомобилям «высшей лиги». По сравнению с серийными «Жигулями», полностью переделывались двигатель, электрооборудование, тормоза, устанавливалась оригинальная пятиступенчатая коробка передач. Мощность мотора достигла 160 л. с. Автомобили производства «Вихура», наоборот, пользовались репутацией бюджетных и демократичных. Они предназначались для спортивных клубов, гоночных команд промышленных и транспортных предприятий, первичных организаций ДОСААФ.

В 80-х годах изготовление спортивных «Лад» приобрело промышленные масштабы. В производственной программе ВАЗа появились модификации ВАЗ-2105, специально

Рекламное фото автомобиля *Lada VFTS*, сделанное для «Автоэкспорта»



Прототип автомобиля для ралли на базе ВАЗ-2105, подготовленный ЛСГА ВАЗа

предназначенные для поставки на ВФТС, «Вихур» и *MTX* с целью переделки в спортивные автомобили. Внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» продавало автомобиль *Lada VFTS* как отдельное наименование продукции советской автомобильной промышленности. Такие машины поставлялись гонщикам и спортивным командам Швеции, Норвегии, Великобритании, Панамы и других

стран, они принимали участие в ралли, проводившихся на всех континентах.

С появлением «группы Б», допускавшей любые переделки серийных автомобилей, интересные прототипы начали строить и на самом ВАЗе. Одной из вершин можно считать полностью переработанный Лабораторией спортивных и гоночных автомобилей (ЛСГА) ВАЗа спортивный прототип 1985 года, сохранивший только очертания кузова ВАЗ-2105. Он был двухдверным, с 16-клапанным 1,8-литровым двигателем, передней подвеской «Макферсон», реечным рулевым управлением, независимой задней подвеской, но при этом с классической заднеприводной компоновкой. К сожалению, этот уникальный автомобиль построили в одном экземпляре: он выходил на старт только в СССР и, по имеющимся данным, не сохранился.

Закат спортивной карьеры «Жигулей» связан с двумя событиями на рубеже 80–90-х годов: распадом Советского Союза и появлением нового семейства ВАЗ-2108. Спортивная биография этих автомобилей — уже совсем другая история.



ВАЗ-2105, подготовленный к ралли заводом «Вихур» (80-е годы)

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ



КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «МОСКВИЧ»



СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ КУЛЬТОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И УНИКАЛЬНЫХ ПРОТОТИПОВ МАРКИ
«МОСКВИЧ» В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:

- ★ ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И ЭКСКЛЮЗИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
- ★ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ «МОСКВИЧ» В МЕТАЛЛИЧЕСКОМ КУЗОВЕ



ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА DEAGOSHOP.RU! СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!

moscar.deagostini

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

LADA XRAY

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

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



16+

DeAGOSTINI