

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 399 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 11,9 БЕЛ. РУБ.

№ 31

# МАЗДА М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

SSN 2587-6422

00031

DeAGOSTINI

# Волга M21

M21 «Волга» № 31, 2018

Еженедельное издание

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: Е. А. Жукова

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:

**С 8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии для читателей в России:

**С 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей: Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51, «Де Агостини», М21 «Волга»

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 № ФС77-68284 от 27.12.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а, тел./факс: +375 (17) 331 94 41

Телефон «горячей линии» в РБ:

**С + 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», М21 «Волга»

Рекомендуемая розничная цена с третьего выпуска: 399 руб.  
Розничная цена с третьего выпуска: 11,9 бел. руб

Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели. Издатель оставляет за собой право изменять розничную цену, а также повышать ее в отдельных выпусках коллекции в силу более высокой производственной стоимости некоторых деталей модели.

Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.

**ВНИМАНИЕ!** Модель M21 «Волга» не является игрушкой и не предназначена для детей. Соблюдайте приведенные в журнале указания.

Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели.

Представленные изображения модели M21 «Волга» в масштабе 1:8, элементов для ее сборки и размеры модели могут отличаться от их реального внешнего вида в продаже.

Отпечатано в типографии:

ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область, г. Фастов,  
ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 15 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1: © ООО «Тайга Групп»; стр. 3 © AP/TACC;  
стр. 4 © Архив Gorkyclassic; стр. 5, 6, 11–15 частная  
коллекция Максима Шелепенкова;  
стр. 7–10, 16 © ООО «Идея Центр».

© 2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»  
© 2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2587-6422

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска  
Максима Шелепенкова.

Редакция благодарит за помощь в разработке прототипа  
модели Ивана Падерина, Gorkyclassic



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

Дата выхода в России 25.09.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**

# В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

## I МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ КИНОФЕСТИВАЛЬ

С 3 по 17 августа 1959 года в столице прошел международный кинофестиваль, который считается I Московским — хотя он был вовсе не первым. После того как в 1932 году был основан старейший — Венецианский кинофестиваль, в феврале 1935-го в Москве провели свой международный киносмотр. Большого приза удостоились фильмы «Чапаев» братьев Васильевых, «Юность Максима» Григория Козинцева и Леонида Трауберга и «Крестьяне» Фридриха Эрмлера. Вторую премию получил Рене Клер за картину «Последний миллиардер», третью премию присудили мультфильмам Уолта Диснея. Но тогда традиции регулярного проведения кинофестиваля не возникло.

В послевоенные годы, когда свои кинофорумы уже устраивались в Венеции, Каннах, Берлине и даже в социалистических Карловых Варах, в Советском Союзе по инициативе министра культуры СССР Екатерины Фурцевой решили возродить Московский кинофестиваль под лозунгом «За гуманизм киноискусства, за мир и дружбу между народами», начав нумерацию заново. Причем, чтобы не создавать конкуренцию чехословацкому кинофестивалю, проходящему по четным годам, наш решили организовывать по нечетным. На ММКФ приехали делегации из 25 стран мира, в конкурсной программе было представлено 30 картин.

**Для зрителей также была подготовлена широкая внеконкурсная программа фильмов режиссеров французской «новой волны» и итальянских неореалистов.**

В жюри I Московского международного кинофестиваля вошли теоретик кино и педагог Антонин Броусил (ЧССР), актриса Эмма Вьяннен (Финляндия), режиссеры Торолд Дикинсон (Великобритания), Кристиан-Жак (Франция), Кальман Надашди (ВНР), Бимал Рой (Индия), Киехико Усихара (Япония), Сергей Юткевич (СССР), режиссер и продюсер Анри Сторк (Бельгия), сценарист и режиссер Чжан Цзюньсян (КНР), историк кино Ежи Теплиц (ПНР), профессор Высшей киношколы в Берлине, директор киностудии Дефа Ганс Роденберг (ГДР). Жюри возглавлял режиссер Сергей Герасимов.

Среди гостей ММКФ были исполнительница главной роли в фильме Алена Рене «Хиросима, любовь моя», французская акт-

риса Эммануэль Рива, итальянская актриса и супруга кинорежиссера Федерико Феллини Джульетта Мазина, французская актриса русского происхождения Марина Влади.

**Большой приз фестиваля завоевал советский фильм Сергея Бондарчука «Судьба человека».**

На сей раз традиция утвердилась, и Московский кинофестиваль начали проводить регулярно каждые два года. В 1972-м он получил аккредитацию класса «А» Международной федерации ассоциации кинопродюсеров, то есть в его конкурсной программе стали принимать участие только те фильмы, которые не показывали ранее на других фестивалях.

А в это время...



*Советская актриса Лидия Смирнова беседует с японскими актрисами Кёко Аояма и Юко Мотидзуки на I Московском кинофестивале*



Легковой автомобиль ГАЗ-21 «Волга»

## «А ЧТО ЭТО, ПОСЛЕДНИЙ ВЫПУСК?»

...На экраны выходит цветной художественный фильм-комедия «Шофер поневоле», поставленный на киностудии «Ленфильм» режиссером Надеждой Кошеверовой.

В фильме большой начальник Главупрснабсбыта Иван Петрович Пастухов (Антоний Ходурский) решил отправиться в отпуск на собственном автомобиле. А так как водил он, мягко говоря, неважно, то для подстраховки взял своего личного шофера — старого холостяка Саврасова (Сергей Филиппов), у которого была заветная мечта... жениться на медсестре. При этом Саврасов, не веря в способности своего шефа самостоятельно водить машину, под любым предлогом отказывается пускать его за руль. «Ваня, не смей сам править. Дай мне слово!» — такими словами напутствует Пастухова его жена Анна Власьевна (Мария Миронова).

Но в пути внезапный приступ острого радикулита вывел «из строя» Саврасова, что стало началом приключений товарища Пастухова, которому пришлось лично сесть за руль своей машины, чтобы

отвести бывшего водителя в больницу. Там совершенно случайно они меняются пиджаками, а медсестра (Лилия Гриценко), взяв из кармана шофера удостоверение шефа, чтобы заполнить медицинскую карточку, заливает его чернилами. В результате в больнице все принимают водителя Саврасова за начальника главка (благо имя и отчество у них совпадают) и, желая перед ним выслужиться, переводят в кабинет главврача, который переоборудуют в отдельную палату.

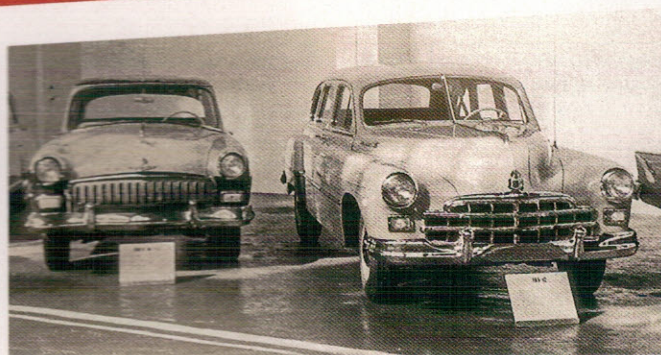
В это время настоящий Пастухов колесит по окрестностям и преодолевает бездорожье, то и дело попадая в неловкие ситуации, связанные с чужими документами, отсутствием еды, денег и личных вещей. Ко всему прочему, он вместо своего чемодана взял с собой чемодан жены, которая отправилась на юг поездом, поскольку ее укачивало в машине.

В общем, это обычная добрая и немного наивная кинокомедия, одновременно высмеивающая нерадивых работников, бюрократов и подхалимов, пытающихся выслужиться перед высоким началь-



«Волга» из таксомоторного парка принимает участие в соревнованиях по фигурному вождению на площадке в «Лужниках»

## СКОЛЬКО ЛОШАДИНЫХ СИЛ?»



Автомобили «Волга» и ГАЗ-12 на выставке в НАМИ



Эмблема автомобиля «Волга», устанавливаемая на капоте

ством. С другой стороны, фильм прекрасно пропагандирует идею автотуризма как главного предназначения личного автомобиля советского человека. А неудачи, подстерегающие в пути незадачливого автолюбителя, лишь подчеркивают то, что вождение собственной машины — дело весьма ответственное.

Для нас важно и то, что в качестве «главного героя» выбран легковой автомобиль «Волга» со звездой и оленем на капоте, шикарной двухцветной сине-кремовой окраски. Не машина, а мечта!

«А что это, последний выпуск? Сколько лошадиных сил?» — интересуется у Пастухова проезжающий мимо на лошади мальчишка. Новая частная «Волга» тогда действительно была редкостью, особенно в сельской местности.

Даже несмотря на все злоключения, выпавшие на долю Ивана Петровича, «Волга» показала себя довольно достойно, выдержав ухабы раскисших грунтовых дорог, перегрев двигателя и явное неумение главного героя водить машину.

# АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

## СЦЕПЛЕНИЕ

Сцепление у автомобиля ГАЗ-21 «Волга» было однодисковым, сухим, с пружинной ступицей и гасителем крутильных колебаний на ведомом диске.

Сцепление состояло из двух основных частей: нажимного и ведомого дисков. Нажимной диск был заключен в стальной штампованный кожух, прикрепленный к торцу маховика, а ведомый диск устанавливался на первичном валу коробки передач между маховиком и нажимным диском.

Чугунный нажимной диск был подвижно соединен с кожухом при помощи трех рычагов, равномерно расположенных по окружности. Он постоянно отжимался усилием шести цилиндрических пружин в сторону маховика, прижимая к нему ведомый диск. При этом вращение от двигателя через кожух и зажатый между нажимным диском и маховиком ведомый диск передавалось на первичный вал коробки передач.

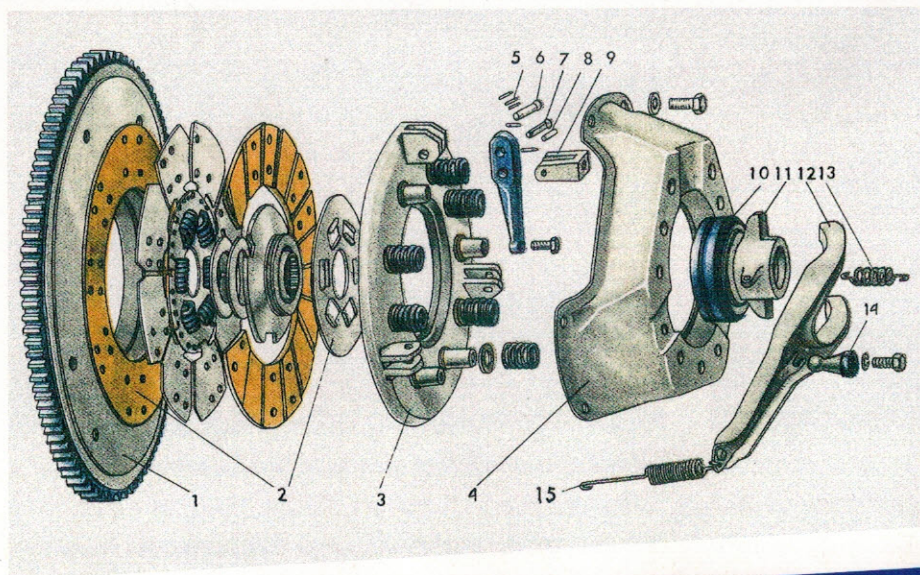
Выключение сцепления осуществлялось с помощью рычагов, которые при повороте на осях опорных вилок, закрепленных на кожухе, отводили нажимной диск от маховика, освобождая ведомый диск. При этом коленчатый вал двигателя разъединялся с первичным валом коробки передач. Ведомый диск имел составную конструкцию. Он включал две фрикционные накладки, соединенные через волнистые пружинные пластины и штампованные диски со ступицей, свободно скользящей по шплицам первичного вала. Каждая фрикционная накладка была прикреплена к пластинчатым пружинам независимо одна от другой.

Вследствие волнистости пружин при отводе нажимного диска накладки отжимались друг от друга, а при нажатии плотно прижимались, обеспечивая плавность включения сцепления.

Диски, несущие фрикционные накладки, были связаны со ступицей свободно, через цилиндрические пружины, помещенные (по касательной к окружности) в окна фланца ступицы и дисков. Между собой диски были соединены штифтами, которые проходили через V-образные вырезы во фланце ступицы, что давало возможность их некоторого относительного перемещения.

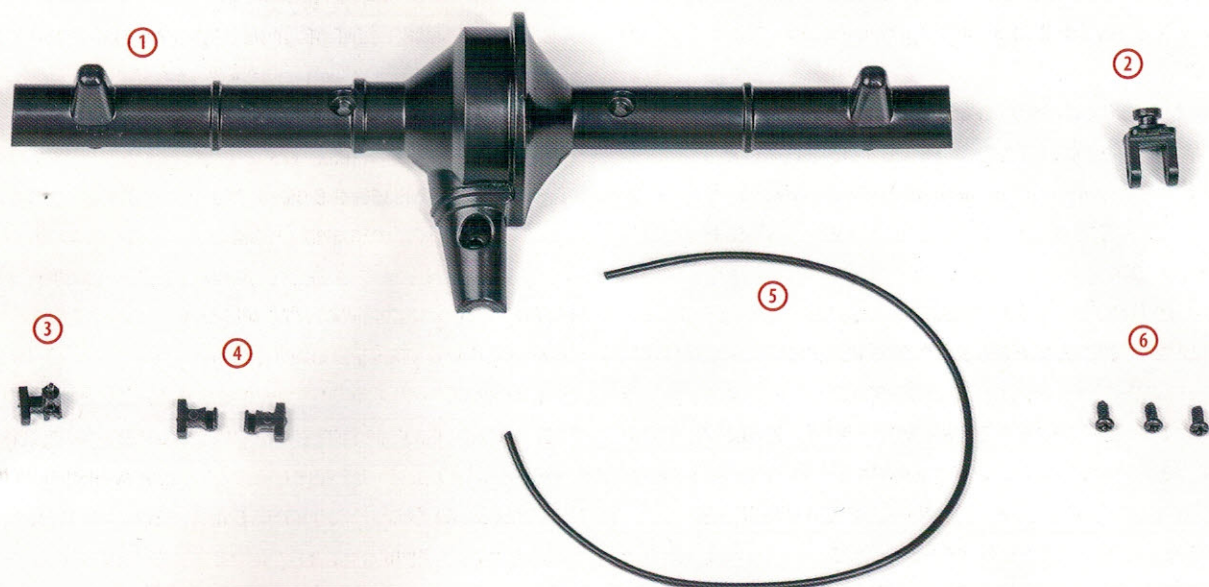
При передаче крутящего момента от фрикционных накладок к ступице пружины в зависимости от величины этого момента сжимались до упора штифтов в края вырезов фланца ступицы. Это способствовало плавности передачи крутящего момента. Для уменьшения передачи крутильных колебаний коленчатого вала двигателя на трансмиссию ведомый диск сцепления был снабжен гасителем крутильных колебаний. Гаситель состоял из фрикционных шайб, зажатых между фланцем ступицы и дисками, несущими фрикционные накладки. Гашение крутильных колебаний происходило за счет трения между этими деталями при перемещении дисков относительно фланца ступицы.

Механизм сцепления был заключен в картер, верхняя (основная) часть которого была отлита из алюминиевого сплава, а нижняя (съемная) часть отштампована из листовой стали. Для улучшения температурных условий работы механизма сцепления была предусмотрена его вентиляция. Она осуществлялась за счет вентиляционных окон в верхней и боковых частях картера.

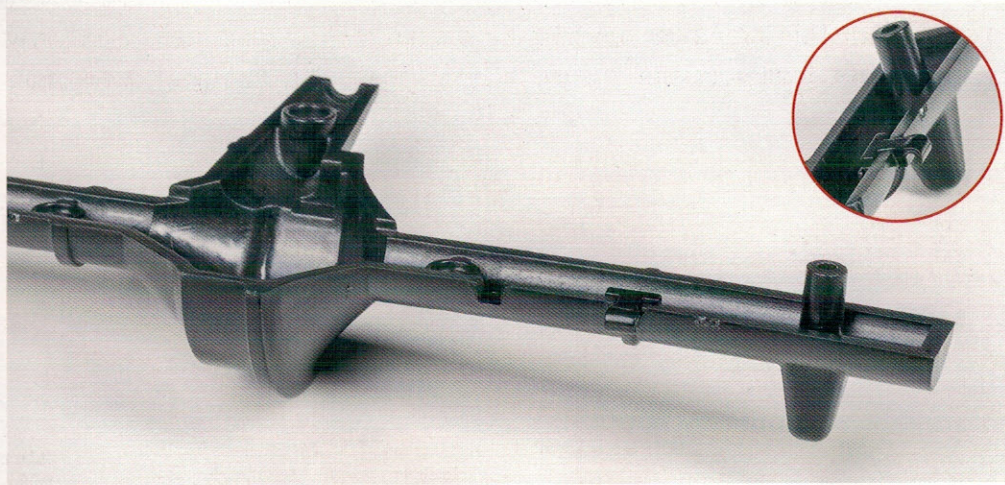
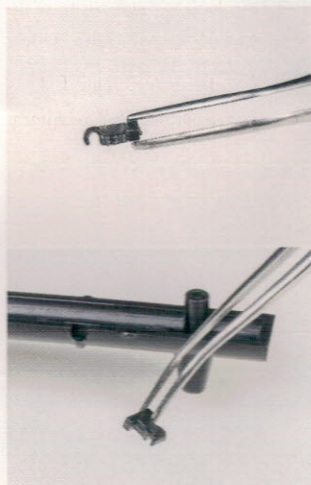


Сцепление автомобиля «Волга»:

1 — маховик коленчатого вала двигателя; 2 — ведомый диск; 3 — нажимной диск; 4 — кожух нажимного диска; 5 — игольчатый подшипник рычага нажимного диска; 6 — ось рычага нажимного диска; 7 — палец вилки рычага; 8 — ролик вилки рычага; 9 — вилка рычага нажимного диска; 10 — упорный подшипник скользящей муфты; 11 — скользящая муфта привода включения сцепления; 12 — вилка привода; 13 — оттяжная пружина скользящей муфты; 14 — шаровая опора вилки; 15 — оттяжная пружина вилки

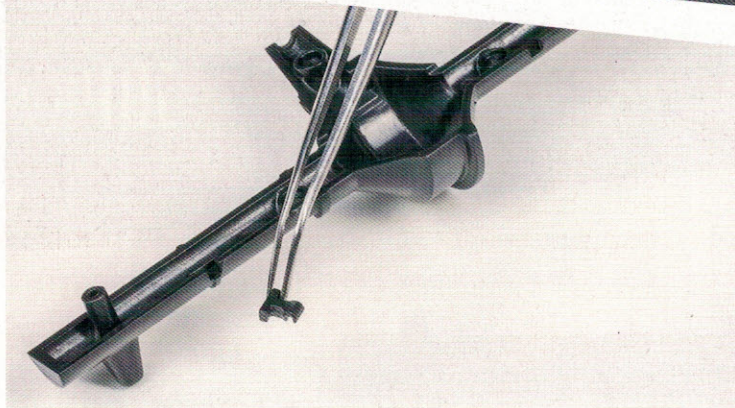


1 — задний мост (верхняя часть); 2 — фланец карданного вала задний; 3 — тройник задний; 4 — муфта защитная — 2 шт.; 5 — трубка тормозов заднего моста; 6 — винт 2,0×4 (ВМ) — 3 шт.

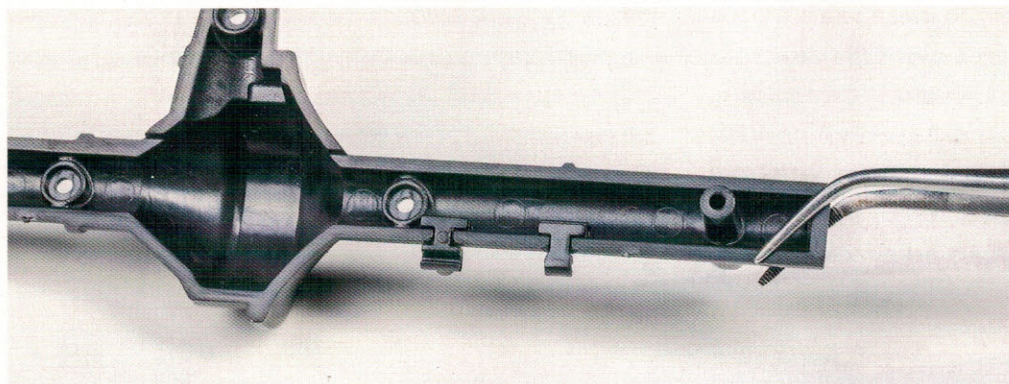
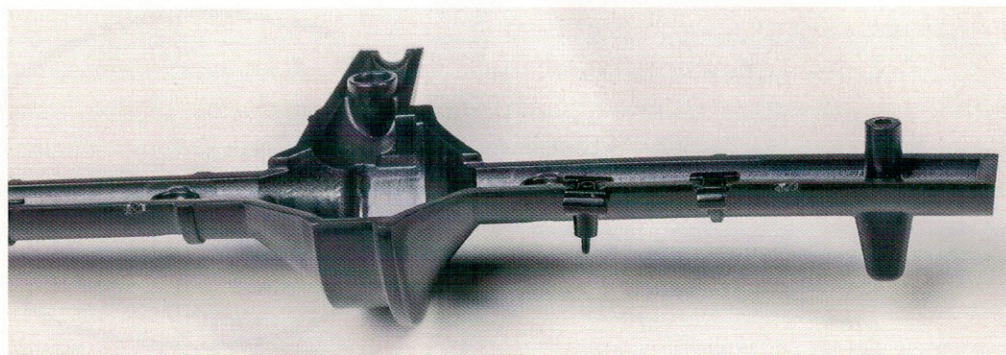
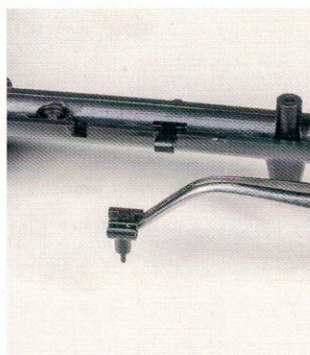


Установите защитную муфту на левом чулке полуоси заднего моста. Для этого совместите корпус муфты с прорезью в задней стенке левого чулка и с силой прижмите детали друг к другу. Обратите внимание: при правильном монтаже вырез защитной муфты должен располагаться в ее верхней части (на фото задний мост перевернут).

## СБОРКА ЗАДНЕГО МОСТА МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ

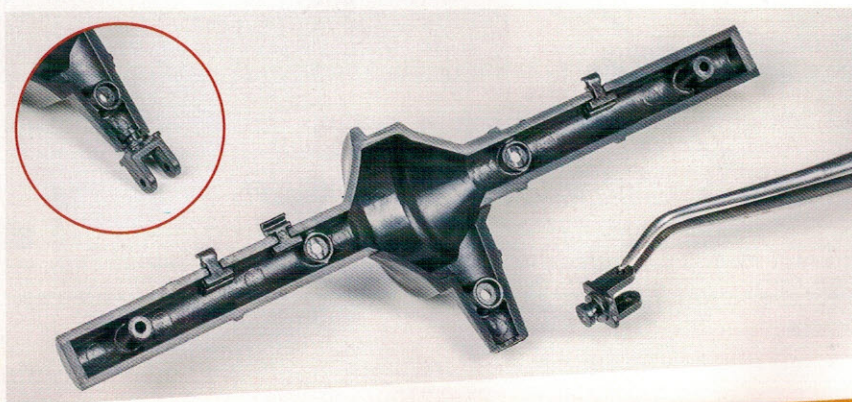


Аналогичным образом установите и зафиксируйте вторую защитную муфту в корпусе правого чулка полуоси заднего моста.

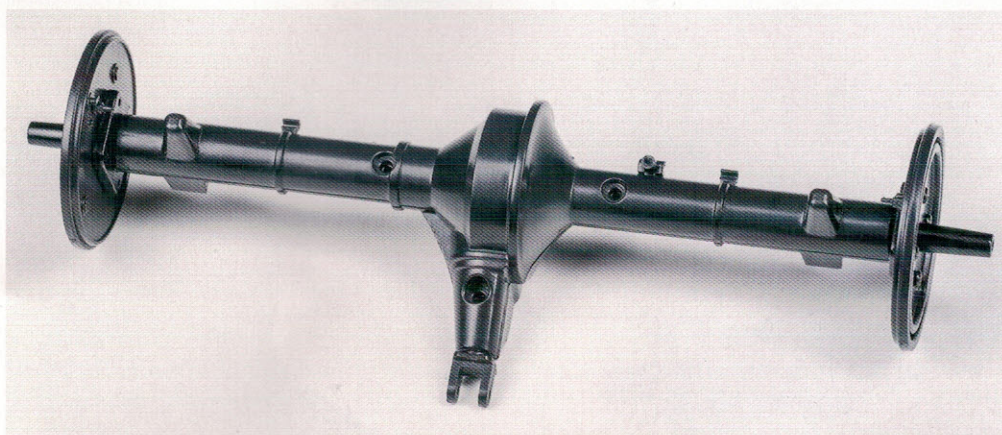
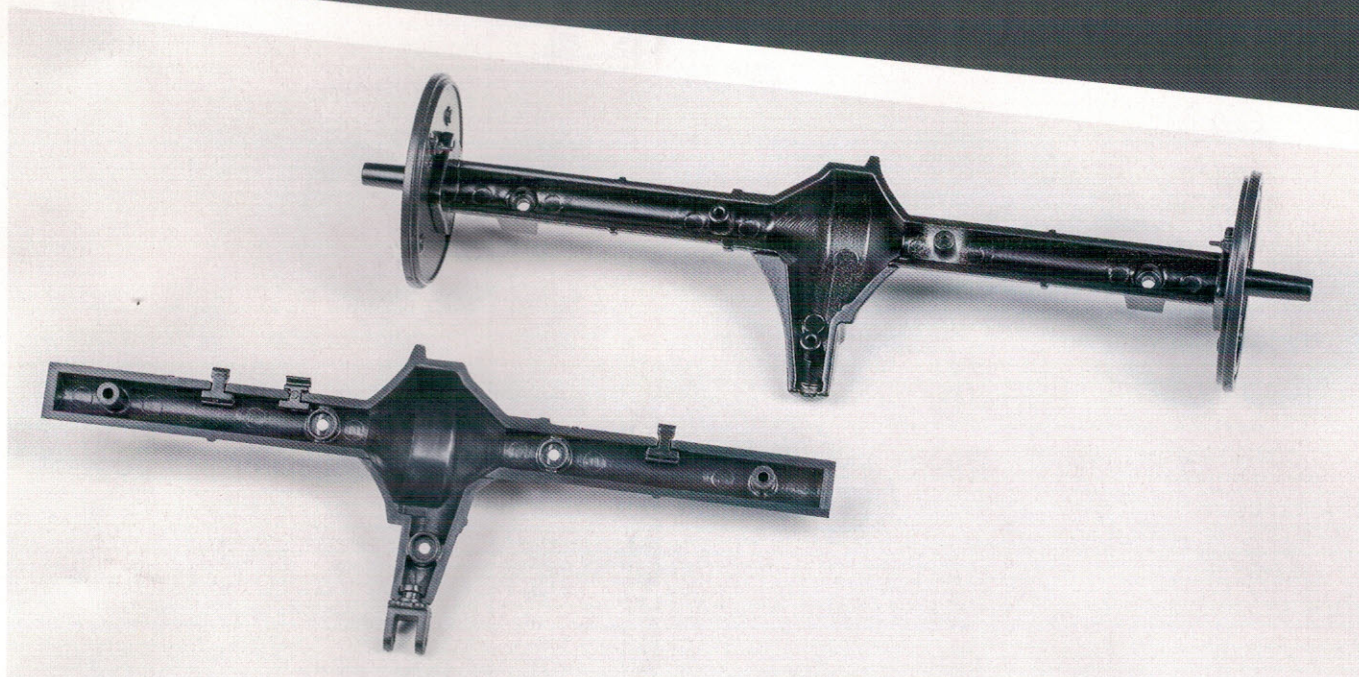


Поместите задний тройник тормозной системы между левой защитной муфтой и корпусом главной пары. Выходной штуцер тройника должен быть ориентирован вверх, а вырез в корпусе тройника — вниз относительно установленного на модель заднего моста (на фото мост перевернут).

Поместите в передний хвостовик корпуса главной пары задний фланец карданного вала. Допустимо наличие люфта в месте соединения деталей.

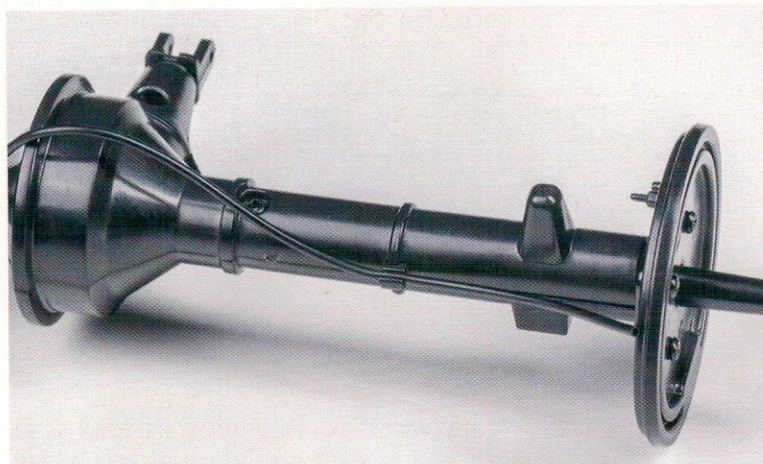
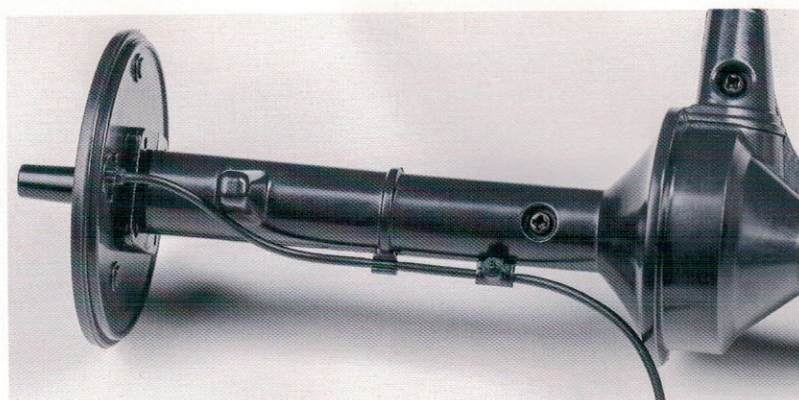
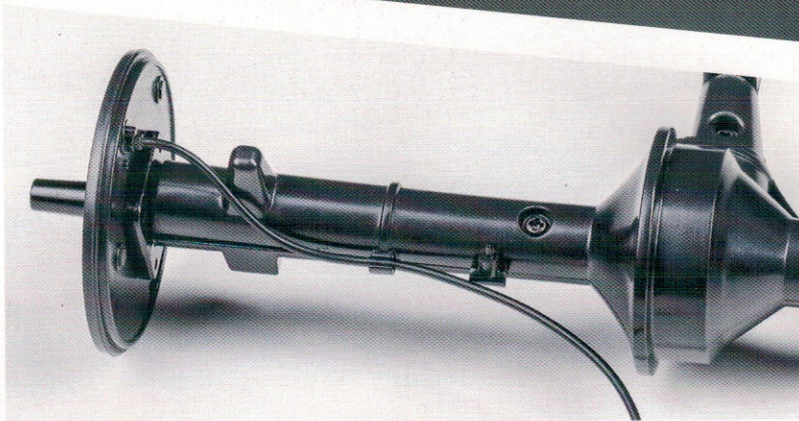
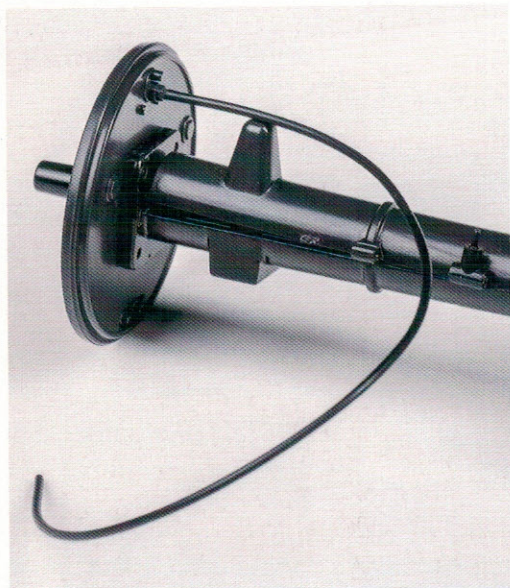


# ЛИНИЯ СБОРКИ

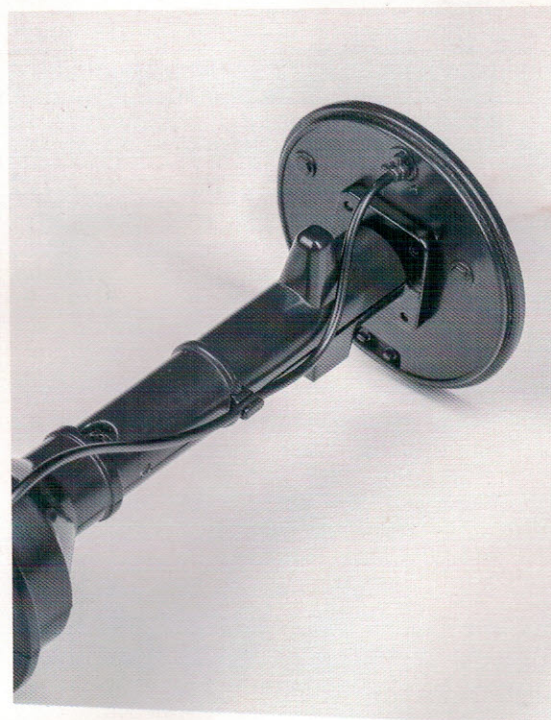


Соедините собранную ранее нижнюю часть заднего моста с его верхней частью. Совместите крепежные отверстия и закрепите детали тремя винтами 2,0×4 (ВМ). На данном этапе сборки допускается наличие зазора между нижней и верхней половинами заднего моста по концам полуосей. В дальнейшем, при установке рессор детали плотно соединятся.

# ЛИНИЯ СБОРКИ



Проложите тормозную магистраль вдоль заднего моста модели. Для этого закрепите тормозную трубку на штуцере левого тормозного щита. Протащите трубку сквозь щель левой защитной муфты и заднего тройника тормозной системы. Затем, обогнув сверху корпус главной пары, закрепите трубку в правой защитной муфте и окончательно зафиксируйте свободный конец на штуцере правого тормозного щита. При необходимости допускается укоротить трубку до нужной длины.



## СБОРКА ЗАДНЕГО МОСТА МАСШТАБНОЙ МОДЕЛИ



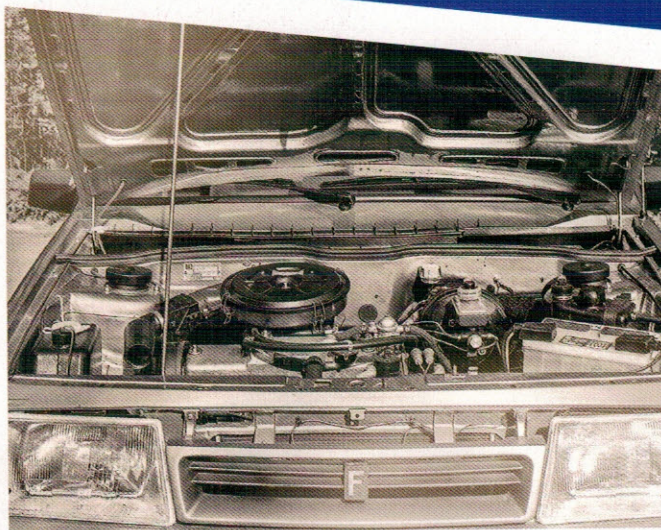
Легковой автомобиль ВАЗ-21099 в закрытой части экспозиции выставки «Автодизайн-88»

**В конце 1970-х считалось, что в качестве альтернативы набирающим популярность во всем мире хэтчбекам в нашей стране следует разработать новый седан — мол, поскольку в своих потребительских пристрастиях советские граждане консервативны, то и двухобъемные кузова придется по душе далеко не всем.**

А вот единодушия по поводу компоновки такой машины на ВАЗе не было. Те, кто сомневался в конкурентоспособности и востребованности машин с передним приводом, настаивали на необходимости разрабатывать новое семейство «классики», которое в конце 1980-х пришло бы на смену «пятерочному» поколению. Они считали, что построить новый автомобиль на базе привычной схемы получится быстрее и обойдется дешевле. Сторонники переднего привода были убеждены, что седан следует создавать на базе перспективного «восьмерочного» семейства, тем самым унифицировав между собой сразу три машины с различными кузовами (трех- и пятидверные хэтчбеки, а также седан).

## ВАЗ-21099

**В РЕЗУЛЬТАТЕ ДЕБАТОВ ПРИШЛИ  
К КОНСТРУКТИВНОМУ КОМПРОМИССУ:  
В 1980 ГОДУ НАЧАЛАСЬ РАБОТА НАД ОБИМИ  
ВАРИАНТАМИ. ПРОЕКТ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩИЙ  
СОЗДАНИЕ СЕДАНА И УНИВЕРСАЛА НА БАЗЕ  
СЕМЕЙСТВА «2108/09», ЗАКОНОМЕРНО ПОЛУЧИЛ  
ИНДЕКС СО СЛЕДУЮЩИМИ ПОРЯДКОВЫМИ  
НОМЕРАМИ — 2110/11, А БАЗОВУЮ МОДЕЛЬ НОВОГО  
ПОКОЛЕНИЯ «КЛАССИКИ» НАИМЕНОВАЛИ 2112.**



*Подкапотное пространство опытного ВАЗ-21099. Обратите внимание на камуфлирующую эмблему опытного автомобиля*

## **МАШИНА, СЧИТАВШАЯСЯ «ДЕСЯТКОЙ»,**

При этом классический проект как более рентабельный считался приоритетным.

В июле 1983 года состоялся министерский худсовет, на котором предстояло дать оценку вариантам кузовов, созданных в рамках проекта «2112». Второй вариант макета ВАЗ-2110 демонстрировался вне конкурса. Именно на этом худсовете министр автопрома СССР В. Поляков, уделивший переднеприводному седану не меньше внимания, чем классике, произнес судьбоносную для «99-й» фразу: «Лучше синица в руках, чем журавль в небе!»

Дело в том, что, приступая к разработке новой модели классической схемы, конструкторы надеялись обойтись малой кровью, то есть просто создать новый кузов на старой платформе. Но с каждым годом эта «фиатовская» платформа устаревала все сильнее. Большинство узлов и агрегатов уже не отвечали современным требованиям, их нужно было конструировать заново, с нуля. Таким образом, поставка на производство новой классики требовала все больших усилий, все больших материальных затрат и откладывалась по времени, превращаясь в прекрасного «журавля» с непонятной досягаемостью. «Десятка» же полностью базировалась на только что освоенной новой платформе «08/09», поэтому она легко могла сыграть роль реальной «синицы в руках».

С этого момента приоритеты изменились. Работа по-прежнему шла по обоим направлениям, однако шансы «десятки» попасть на вторую ветку конвейера существенно возросли, а реализация проекта «2112» отодвинулась на неопределенный срок.

Окончательный разворот в сторону переднеприводного седана произошел в 1984 году. Пора уже было готовить новую модель

к производству, а денег на переоснащение второй нитки конвейера не было — ни у завода, ни у министерства, ни у государства. Но если выпускать новую классику можно было только на отдельной нитке, то для производства седана на базе «девятки» достаточно было доработать сварочные линии первой нитки, уже заточенные под переднеприводные хэтчбеки. Так и решено было сделать.

**К концу 1985 года, когда проект «2110» был практически завершен, руководство завода столкнулось с неожиданной протокольной проблемой. Приемочные испытания первенцев переднеприводного семейства — ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109 — завершились еще в 1983 году. Седан в этих испытаниях не участвовал, поскольку тогда еще не был к ним готов. Чтобы запустить в производство новую модель, заявленную как ВАЗ-2110, ее пришлось бы с самого начала подвергать процедуре приемочных испытаний.**

**И ТОГДА ВАЗОВЦЫ ПОШЛИ НА ТАКТИЧЕСКУЮ ХИТРОСТЬ С ПОДМЕНОЙ ИНДЕКСОВ — ПЕРЕИМЕНОВАНИЕ ВА3-2110 В ВА3-21099 ПРЕВРАЩАЛО СЕДАН ИЗ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ МОДЕЛИ В МОДИФИКАЦИЮ «ДЕВЯТКИ».**

Это позволило автомобилю пройти приемочные испытания по укороченной программе, с августа по октябрь 1988 года. Так новая легковая машина, на протяжении пяти лет неспешного проектирования считавшаяся «десяткой», в одночасье превратилась в «99-ю» (а индекс ВА3-2110 позже достался новому базовому переднеприводному седану).

В декабре 1988 года собрали опытно-промышленную партию из шести пилотных седанов ВА3-21099, а полноценное производство этой машины удалось освоить лишь с 22 декабря 1990 года, когда на главном конвейере была собрана первая товарная партия в количестве 50 штук.

Главным внешним отличием ВА3-21099 от «девятки» был отдельный закрытый объем выступающего багажника вместо пятой двери хэтчбека. Основные размеры автомобиля (включая колесную базу) остались неизменными, но из-за полноценного багажного отделения задний свес увеличился на 199 мм. В сочетании с достаточной высотой третьего объема и компактной задней подвеской это позволило сделать весьма вместительный грузовой отсек — 0,4 м<sup>3</sup>, что

## В ОДНОЧАСЬЕ СТАЛА «99-Й»

Отличительная особенность седана — выступающий багажник с отдельной крышкой. Машина еще несет наименование ВА3-2110



на 7% превышало аналогичный параметр тольяттинской классики. При этом заднее сиденье осталось таким же, как на «девятке», то есть могло складываться, в результате чего багажник лишился задней стенки, и в него можно было помещать негабаритные по длине грузы, а откидывающаяся почти вертикально (на 80°) крышка багажника позволяла загружать в него вещи с максимальным удобством. Седан оснастили собственным задним стеклом с электрообогревом. Все остальные элементы кузова или были унифицированы с ВАЗ-21093 (двери, капот, облицовка радиатора, передние крылья), или использованы из базовых для всего семейства (бамперы, светотехника). По сравнению с «девяткой» ВАЗ-21099 потяжелел всего на 35 кг.

Салон седана, задуманного как самая престижная модель семейства, отличался от «93-й» новой панелью приборов. Комбинация приборов получила тахометр, по-новому расположились контрольные лампы. Впоследствии этот вариант панели переключался на часть хэтчбеков, а сами «99-е» первое время выпускались не только с новой, но и со старой, «восьмерочной» панелью.

**БАЗОВЫЙ СИЛОВОЙ АГРЕГАТ ТАКЖЕ БЫЛ ЗАИМСТВОВАН У «93-Й» — ДВИГАТЕЛЬ ВАЗ-21083 РАБОЧИМ ОБЪЕМОМ 1499 см<sup>3</sup> И МОЩНОСТЬЮ 70 л.с., ОБЪЕДИНЕННЫЙ С МЕХАНИЧЕСКОЙ ПЯТИСТУПЕНЧАТОЙ КПП И ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧЕЙ С ПЕРЕДАТОЧНЫМ ЧИСЛОМ 3,7. КРОМЕ ТОГО, В БОЛЬШОМ КОЛИЧЕСТВЕ ВЫПУСКАЛИСЬ ВЕРСИИ С «ВОСЬМЕРОЧНЫМ» МОТОРОМ 1,3 л.**

В остальном конструкция ВАЗ-21099 была полностью унифицирована с «общесемейной» и модернизировалась параллельно с другими моделями. Машина выпускалась на ВАЗе с 22 декабря 1990 года по 30 июня 2004 года. За 14 лет было собрано 953 тыс. экземпляров этой модели.

## ВАЗ-21099 ОТЛИЧАЛСЯ ЗАКРЫТЫМ



Автомобиль ВАЗ-21099 сзади



ВАЗ-21099 из опытно-промышленной партии

## ВЫСТУПАЮЩИМ БАГАЖНИКОМ

### Технические характеристики автомобиля ВАЗ-21099

|                                     |              |
|-------------------------------------|--------------|
| Число мест                          | 5            |
| Максимальная скорость, км/ч         | 156          |
| Расход топлива при скорости 90 км/ч | 5,9 л/100 км |
| Размер шин                          | 165/70R13    |
| <b>Масса</b>                        |              |
| Снаряженная, кг                     | 950          |
| Полная, кг                          | 1340         |
| На переднюю ось, кг                 | 675          |
| На заднюю ось, кг                   | 665          |

### Двигатель

|                                |                                                                                  |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Двигатель                      | ВАЗ-21083, бензиновый, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый |
| Диаметр цилиндра, мм           | 82                                                                               |
| Ход поршня, мм                 | 71                                                                               |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup> | 1500                                                                             |
| Степень сжатия                 | 9,9                                                                              |
| Максимальная мощность          | 70 л.с. при 5600 об/мин                                                          |
| Максимальный крутящий момент   | 10,85 кгс·м при 3400 об/мин                                                      |
| Коробка передач                | механическая, четырехступенчатая                                                 |
| Передаточные числа             | I — 3,636; II — 1,96; III — 1,357; IV — 0,941; V — 0,784; задний ход — 3,53      |

### Подвеска

|          |                                                                                                              |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Передняя | независимая, пружинная, с гидравлическими амортизационными стойками и стабилизатором поперечной устойчивости |
| Задняя   | зависимая, пружинная, с гидравлическими телескопическими амортизаторами                                      |

### Тормоза

|            |                                                                                                                                                              |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Рабочие    | дисковые тормозные механизмы на передних колесах, барабанные сзади, с гидравлическим раздельным приводом, с вакуумным усилителем и регулятором тормозных сил |
| Стояночный | на задних колесах, с механическим приводом                                                                                                                   |

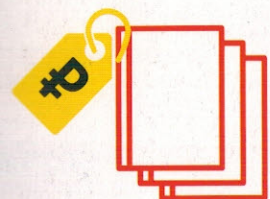
# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент\*!**

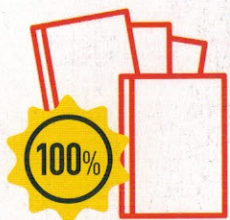
Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](https://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

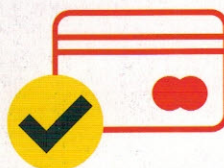
ГАРАНТИЯ  
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ  
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ  
ОПЛАТА



ДОСТАВКА  
ПО РОССИИ



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](https://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02



НЕ ПРОПУСТИТЕ  
СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!

