

# АВТОЭКСПОРТ

Наша «копейка» ВАЗ-2101 лучше, чем прародитель Fiat 124?

Автор Александр Виноградов, фото автора и Максима Волкова

**К**аждый истый «жигулист» мечтает прокатиться на Фиате 124. На том самом, легендарном. Сколько баек на эту тему: «У меня была ранняя «копейка», еще с итальянским мотором!» А еще любили говорить, что исконный Fiat 124 явно лучше советской Лады.

Клише крепко засели в головы. Доказать неверующим, что никаких Жигулей с фиатовским мотором не было, еще можно. А как убедить всех (да и себя самого) в том, что родные тольяттинские

Жигули очень даже неплохи на фоне итальянского прообраза? Нужно ездить, сравнивать. Тест, только тест!

## Почувствовал разницу

История закрутилась совершенно неожиданно. Я решил нетривиально провести отпуск и вместе с ребятами из клуба Lada History отправился в двухнедельное путешествие по Европе на своем ВАЗ-2101 выпуска 1976 года. Колонной из шести Жигулей и одной «технички» мы прошли девять стран и больше

6000 километров по Европе. В Венгрии и Германии к нам присоединились люди из местных ретроклубов. У Аттилы Вукманна (он президент венгерского клуба Veteran Zsiguli) большая автоколлекция, есть и Fiat 124. Упрашивать долго не пришлось, и вот я уже за рулем «итальянских Жигулей» 1966 года выпуска.

Разницу почувствовал сразу же – в прямом смысле слова. Жигулевская посадка – цветочки по сравнению с фиатовской: у «итальянца» не регулируется спинка сиденья. В остальном – знакомый интерьер. С той лишь разницей, что пластик передней панели, дверных ручек и обивок стоек не черный, а серый.



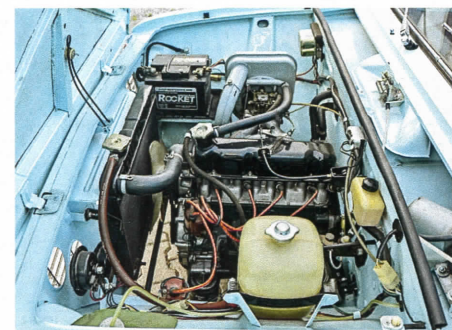
**» Внешне отличить Fiat 124 от Жигулей несложно – скромные «кльки» на бамперах, иные дверные ручки. Ну и конечно, фиатовские эмблемы повсюду**



Уже на выезде с парковки подмечаю, что руль Фиата крутить легче, особенно на месте. А реакции машины на повороты баранки чуть острее, чем у Лады. Но это нюансы, а вот разница в тяге огромная.

Если вы забыли: двигатель стал одним из главных пунктов в длинном списке «акклиматизации» Фиата в России. Итальянский нижневальный 1,2-литровый мотор слабее лишь на четыре «лошадки», но на практике Лада с верхневальным двигателем мощностью 64 л.с. легко отрывается от Фиата.

В процессе адаптации Лада обзавелась задними барабанными тормозами. Честно говоря, преимущества в замедлении Фиата со всеми дисковыми механизмами я не почувствовал, но педаль «итальянца» информативнее. Пока я разбирался с тормозами, асфальт перестал быть ровным. На венгерских кочках Fiat 124 вытрясает душу, энергоемкости подвески явно не хватает. Я буквально чувствую и слышу, как дышит кузов!



Интерьер Фиата отличается цветом пластика – серый вместо черного. На стойках меньше саморезов. Другой порядок блока кнопок слева от рулевой колонки. Еще одна интересная особенность – замки форточек сделаны в виде скоб. На форточках Жигулей замки приклеенные. Решение не самое удачное – они частенько отрывались.

Комбинация приборов также иная: на «копейке» появился указатель температуры охлаждающей жидкости. У «итальянца» на этом месте только световая индикация.



Декоративные колпаки перековали на ВАЗ-2101 без изменений, если не считать надписи Fiat в центральной выштамповке.

Двигатель прародителя выдает на 4 л.с. меньше. Нижневальный 1.2 легко отличить по клапанной крышке – она уже, а маслосливная горловина расположена спереди. Обратите внимание на усилители капота: их меньше, чем у Жигулей, а профиль тоньше.



И без того редкая Lada Carlota в открытом исполнении – зверь из Красной книги. Автомобиль выпускала компания Scaldia-Volga.

## ЕВРОРЕМОНТ

За две недели в Европе мне удалось пощупать экспортные варианты почти всей вазовской линейки. И различия не сводятся к шильдикам. Хотя машины, которые шли на экспорт, были большей частью стандартными и отличались лишь мелкими деталями. Вместо надписи Жигули – Lada с указанием объема двигателя. Вместо белых подфарников у моделей 01 и 02 – оранжевые, соответствовавшие европейским требованиям. Были и «праворукие» машины (в первую очередь для британского рынка). Но в наши руки попадали и более интересные варианты.

Например, люксовая Нива для австрийского рынка, известная как Lada Taiga. Таких автомобилей почти не осталось (нам известен лишь этот экземпляр). От стандартной машины ее отличают характерные стикеры по всему кузову, шведские

Насколько нам известно, это чуть ли не единственная сохранившаяся Lada Taiga в люксовом исполнении. Интерьер Тайги отличается велюровой обивкой сидений и дверей и трехспицевым рулем.



ВАЗ-2105 для Британии – это Lada Riva. Правый руль и спидометр, размеченный в милях.

легкосплавные колёса, трехспицевый руль, велюровая отделка сидений и дверных карт. В комплекте легкие штрихи на кузове и в салоне сделали нашу Ниву совершенно иной и очень стильной. Жаль, что таких машин было сделано совсем немного. Выпуск люксовой Тайги прекратили в 1992 году.





И на самочувствие конкретного экземпляра это не списать – машина практически в идеальном состоянии.

В Жигулях на той же дороге первое впечатление – цельность. Кузов жестче, энергоемкость подвески гораздо лучше – наш ВАЗ-2101 позволяет смело мчаться там, где на Фиате уже откровенно страшно. При этом расплачиваться комфортом или управляемостью не приходится. Так что все, кто считает, что итальянское намного лучшего нашего, глубоко ошибаются – в этой дуэли я с чистой совестью отдаю победу «единичке». Это не просто копия Фиата, Лада превзошла оригинал почти по всем статьям.

### История циклична

Так вот почему в первые годы итальянцы наложили вето на продажу Жигулей на рынках Западной Европы! Автомобиль за те же деньги оказался лучше. А уж в странах соцлагеря Лады помнят до сих пор. Особенно в Венгрии, где машины из СССР стали настоящим хитом и по сей день сохранились в большом ассортименте. Жаль, что традиция оборвалась.

Почти во всех странах меня спрашивали про нынешние дела Лады. Оказывается, о существовании Весты многие просто не знают. А когда я открывал ссылки на зарубежные публикации о Весте Cross и Иксрее

В городе Надьканижа (побратим Тольятти) нас встретил мэр и пригласил к себе в администрацию.

Cross, народ недоумевал – почему их не везут в Венгрию, Германию и Прибалтику?! Ведь это потенциальные хиты, которые могли бы составить конкуренцию линейке Логана.

Похоже, ответ кроется в самом вопросе – как и на заре производства, нынешнему, теперь уже французскому партнеру АВТОВАЗа ни к чему появление Лады на европейском рынке. Ведь история циклична – как и полвека назад, автомобиль с ладьей на капоте во многом лучше «европейца» за те же деньги.

**ЗР**

**» В Венгрии Лады до сих пор любят и помнят. В один прекрасный момент колонна Жигулей разрослась до пяти десятков автомобилей!**



## Я – ЛЕГЕНДА

По дороге из Каунаса в Ригу мы сделали небольшой, но важный крюк и заехали в гости к **Стасису Брундзе**. Десятикратный чемпион СССР, победитель раллийного Тура Европы 1974 года, многолетний участник чемпионата мира – перечислять регалии можно долго. Любой, кто хоть немного знаком с историей нашего автоспорта, знает это имя. Как и четыре буквы **VFTS** – именно Вильнюсская фабрика транспортных средств строила те самые боевые Жигули. Сейчас Стасису семьдесят два, он живет под Вильнюсом, в большом особняке со своим котом Ричи. Оба были очень рады нашему визиту. В общении Стасис невероятно легкий и простой человек:

– За рулем я с малых лет. Сначала водил родительскую Волгу, потом обзавелся личным автомобилем – это был 965-й Запорожец. Меня сразу невзлюбили опытные гонщики, ведь я умудрялся обходить значительно более мощные Волги и Москвичи. На льду они постоянно буксовали. А у меня всего 30 «лошадок» – и я уезжал от них! В конце прямой меня догоняли, но обогнать не успевали. На Запорожце я, кстати, получил свою самую тяжелую травму – компрессионный перелом позвоночника.

Потом Стасис долго работал на Ижмаше, где стал заводским пилотом. Но вскоре пересел с Москвича на Ладу.

– Это было решение Автоэкспорта: тогда активно продвигали Ладу на зарубежных рынках. Сразу понял, что ее возможности выше. Жигули легче, у них отличная трансмиссия и ходовая, двигатель с потенциалом. Мы случайно узнали, что штатные клапанные пружины выдерживают 10 000 об/мин. Нам столько не надо было – обороты ограничились для лучшей эластичности. И всё равно наши моторы легко крутились до 7500–8000 об/мин. На Ралли Греции «Акрополис» 1976 года техкомиссия даже хотела вскрыть двига-



тель. Мол, не может машина с обычным 1600-кубовым мотором так ехать. Даже жаль, что передумали, – была бы хорошая реклама. Но и без этого после той гонки продажи Лады в Греции выросли в шесть раз, – смеется Стасис, скромно умалчивая, что финишировал шестым в абсолютном зачете.

После выступлений на «трешках» и «одиннадцатых», получивших имя Lada 1600, настало время ВАЗ-2105. Автомобиль строился по той же схеме, получил характерные расширители арок и обвес.

– Был у нас в Финляндии курьезный случай с первыми построенными машинами. Мы прыгали и прыгали, но уже перед финишем порвалась эластичная муфта, кардан стал молотить по днищу. Ноги не оторвало, однако перебило все трубки – тормозные, топливные. В салоне пожар. Тормозов нет! Хорошо, что обошлось без травм. Но в целом машина надежной получилась. Мы на ней же сделали и двухвальную головку. Хорошая конструкция вышла. Нас даже Волжский завод попросил построить моторы для Нив, которые должны были выступить в Новой Зеландии. Такое признание очень приятно.

К 1987 году на фабрике Стасиса построили монстра группы В – 300-сильную машину Lada Eva. Но группу В закрыли прежде, чем Eva успела выступить. Был лишь проезд «нулевым» экипажем на Ралли «1000 озёр». А потом не стало и Союза.

– Для меня развал СССР – это крах моего любимого дела. Потом я хотел начать сотрудничество с Тойотой и строить с ней машины для чемпионата мира. Увы, не вышло – фирма вложились в завод под Кёльном. В итоге я договорился с Audi и Фольксвагеном.

Стасис стал первым официальным дилером марки Volkswagen в Литве. Позже был депутатом Сейма, собрал огромную коллекцию редких автомобилей. Сейчас активно занимается вопросами дорожной безопасности. Большую часть коллекции продал с аукциона. Но Лады оставил!



**Стасис Брундза на Ралли Греции «Акрополис» 1976 года: на почти стандартном ВАЗ-2103 он стал шестым в абсолютном зачете.**

**«Пятерка» Lada VFTS – самое известное творение Стасиса. Построенные по его рецепту экземпляры и по сей день выступают в раллийных чемпионатах Восточной Европы.**

