

ВА

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

Среда,
5 апреля
2017 года

т. 11-40-17

40 LADA 4x4

АВТОР ЛЕГЕНДЫ

Роль Петра Михайловича Прусова была настолько весома, что во всем мире его называют автором легендарной «Нивы». | **стр. 2**



НОВАЯ ЖИЗНЬ ВНЕДОРОЖНИКА

О будущем легендарной модели интервью с руководителем проекта LADA 4x4 Наталией Воробьевой. | **стр. 3**



МОЛОДЕЖЬ ГЕРМАНИИ ПЕРЕСАЖИВАЕТСЯ НА LADA 4x4

В стране «Мерседесов» и «БМВ» выбирают российский автопром. | **стр. 8**



LADA 4x4

ЮБИЛЕЙ ЛЕГЕНДАРНОГО АВТОМОБИЛЯ

40 лет назад, 5 апреля 1977 года, началась сборка внедорожника VAZ-2121 «Нива» (с 2005 г. модель получила название LADA 4x4). За эти годы выпущено около 2,5 миллионов LADA 4x4, более 530 тысяч автомобилей отправлено на экспорт.

LADA 4x4 – первый полностью оригинальный автомобиль, разработанный специалистами Волжского автозавода. Сильная группа инженеров (главный конструктор Владимир Соловьев, ведущий конструктор Петр Прусов, дизайнер Валерий Семушкин, ведущий испытатель Вадим Котляров и другие) создали уникальную модель, которая открыла новую эру в истории полноприводных машин. Несущий кузов, независимая передняя подвеска, передние дисковые тормоза – эти «легковые» атрибуты были впервые применены на внедорожнике такого класса. В то время как в мире на вездеходы ставили низкооборотные моторы большого объема, тольяттинцы использовали высокооборотный двигатель. Постоянный полный привод тоже был в новинку. Обычно на внедорожниках тех времен основной ведущей осью была задняя, передняя подключалась при съезде на бездорожье. А на LADA 4x4 полный привод задействован всегда, и машина в любой момент готова к преодолению трудных участков.

LADA 4x4 стала основой для более трех десятков модификаций, которые расширили круг фанатов марки. Были в истории

автомобиля и уникальные проекты – от армейской амфибии до циркового автомобиля.

Изначально созданная для сельской местности, LADA 4x4 стала популярна среди горожан – как в России, так и за рубежом. Автомобиль на долгие годы стал основой вазовского экспорта. Были времена, когда до 70% внедорожников поставлялось за рубеж. Нет такого уголка на земле, где не встретишь LADA 4x4. В Антарктиде на российской станции «Беллинсгаузен» стандартная версия LADA 4x4 в течение нескольких лет успешно эксплуатировалась, демонстрируя надежность и приспособленность к работе в экстремальных условиях. Побывала LADA 4x4 и на Северном полюсе. А также на Эвересте, Фудзияме... В 1999 году на Тибетском плато в Гималаях она взяла высоту в 5726 м над уровнем моря. И россияне, и иностранцы с энтузиазмом ставили и ставят рекорды на своих LADA 4x4, загоняя их в самые суровые уголки планеты, и строя из этих машин самые немыслимые чудеса техники. Ведь приключения – это то, для чего создана LADA 4x4.

Уважаемые коллеги!



40 лет LADA 4x4, нашей легендарной «Ниве» VAZ-2121 – это важное событие для всего коллектива компании. Легендарный внедорожник выпускается уже рекордное количество времени. Он до сих пор пользуется высоким спросом в России и за рубежом.

Настоящих автомобилей-долгожителей в мире очень немного – и, в отличие от них, LADA 4x4 стала не просто удачной моделью. Разработчики этого автомобиля справились со своей задачей на «отлично»! Конструкция машины базируется на глубоком понимании потребностей клиентов. Она вобрала в себя ряд передовых для своего времени технических решений – это и оригинальный стиль, и постоянный полный привод, и впервые в мире – несущий кузов. Благодаря удачному сочетанию всех этих качеств модель завоевала успех на самых требовательных автомобильных рынках – например, в Японии или Западной Европе. Во многих странах мира LADA 4x4 стала символом российского бренда, иконой российского автопрома. Это единственный автомобиль LADA, покоривший все 6 континентов Земли!

Отмечая 40-летие LADA 4x4, мы благодарим всех ветеранов и заводчан, которые участвовали в его создании и запуске в производство. И, конечно, сегодня мы отдаем дань памяти ведущему конструктору нашего легендарного внедорожника – Петру Михайловичу Прусову, который не дожил до юбилея своего автомобиля буквально две недели. Лучшей памятью об этом великом человеке и таланте конструкторе будет новый автомобиль, наследник легендарной «Нивы». Над тем, как он может выглядеть, сегодня трудятся наши инженеры, дизайнеры, конструкторы. Совершенно точно, что по внедорожному потенциалу он не уступит своему предшественнику.

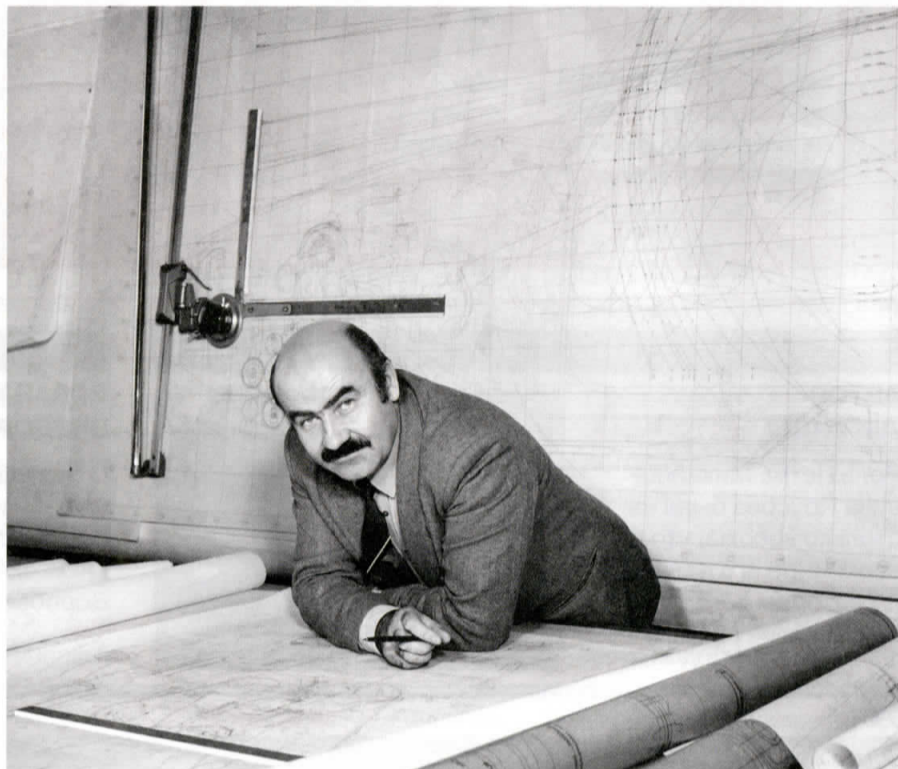
Сегодня LADA 4x4 регулярно обновляется: сегодняшний автомобиль заметно отличается от первой «Нивы». Сохраняя классический стиль, специалисты АВТОВАЗа полностью модернизировали механику внедорожника. Автомобиль стал более динамичным, комфортным и безопасным. При этом LADA 4x4 не только сохранила, но и повысила свою проходимость – качество, которое еще долгое время будет актуальным для российского автомобилиста.

Я уверен, что со временем мы подготовим достойную замену нашему популярному внедорожнику, а сейчас поздравляю всех сотрудников АВТОВАЗа, ветеранов, партнеров компании, поклонников марки LADA с 40-летием LADA 4x4 – одного из самых выдающихся автомобилей в мире!

Николай МОРОЗОВ, президент ПАО «АВТОВАЗ»

АВТОР ЛЕГЕНДЫ

События, посвященные 40-летию LADA 4x4, проходят без участия одного из создателей автомобиля – Петра Михайловича Прусова. Он ушел из жизни всего за две недели до юбилея внедорожника. Ведущий конструктор «Нивы» Петр Прусов был участником коллектива инженеров, каждый из которых внес свой вклад в успех автомобиля. В этой сильной команде роль Петра Михайловича была настолько весома, что во всем мире его называют автором легендарной «Нивы».



ВАЗОВЕЦ ПЕРВОГО ПРИЗЫВА

Петр Прусов как-то высказал мнение, что существует три поколения вазовцев. В 70-х были бунтари, считавшие, что ничего невозможного нет. В 80–90-х это были уже люди более спокойные, прагматичные. Третье поколение уже скорее лавировало между обстоятельствами, а они были таковы, что мало какая отрасль смогла их преодолеть. Сам Прусов был, конечно, ярчайшим представителем первой генерации заводчан.

Своей слабой стороной Петр Михайлович называл упрямство. Но это же являлось и его достоинством – настолько сильным, что на фоне крупных успехов их автор мог четко обозначить и честно назвать место, где в свое время «не дожал». Всю жизнь он сожалел, что не настоял однажды на том, чтобы в «Ниве» коробка передач и раздаточная коробка были сблокированы в единое целое. «Меня уговорили на вариант с вынесенной раздаточной короб-

кой, потому что первоначальный план по выпуску был 25 000 штук, – вспоминал он. – Сегодня, если бы этот проект начали с самого начала, я бы принципиально ничего не менял в «Ниве». Но я не стал бы делать вынесенные раздаточные коробки». Но именно упрямство Прусова помогло выиграть в главном – чтобы

Талантом Петра Прусова восхищались по всему миру. В его честь, единственного среди российских автоконструкторов, в 2008 году была установлена именная Звезда на Аллее технической славы в городе Флинт (США).

из первоначального проекта джипа с тентованным кузовом «Нива» выросла в родоначальника класса компактных кроссоверов. Быстрых, комфортных автомобилей, всегда готовых к преодолению бездорожья. «У нас было много споров, – рассказывал Прусов. – Когда меня

спрашивают, как ты рискнул это сделать, то я говорю, что у меня не было выбора. Я понимал, что, если проект будет стоить огромных денег, никто за него не возьмется. Поэтому приходилось использовать то, что было на ВАЗе. Например, все привыкли, что двигатель большого литража должен быть низкооборотным. Я бы

инженерные компетенции (с широким использованием мирового опыта, конечно), и за то, чтобы на рынок выходило как можно больше разнообразных продуктов. Именно в те годы, когда Петр Прусов был главным конструктором АВТОВАЗа, в свет вышло множество модификаций «Нивы»: пикапы, болотоходы, броневики... Будь то перестройка или период обвала экономики, он находил время и место для свершений. «На кризисный 1998 год пришлось очень много проектов, которые мы вынуждены были перевести с режима развития на режим выживания. Но были и позитивные моменты. Например, редко встречается, чтобы такая известная западная фирма, как GM, придя в другую страну, развивала не собственный проект, а местный. Так было с Chevrolet NIVA. Конечно же, Прусов, как никто другой, мог судить о мировом опыте. Обладая феноменальной памятью и прекрасно разбираясь в тонкостях зарубежного законодательства, Петр Михайлович принимал активное участие в разработке специальных экспортных версий. С начала 70-х годов, то есть с момента своего появления на ВАЗе и вплоть до последних лет он занимался вопросами международной сертификации автомобилей LADA.

Вспоминая имя Прусова в привязке к «Ниве», нельзя забывать, что он участвовал во всех ключевых проектах автозавода – Samara, Kalina, LADA 110. Являясь конструктором-изобретателем, он в полной мере реализовал и свой талант руководителя. «Тонкий дипломат» – таким эпитетом наградили Прусова журнал «За рулем». О демократичности Петра Михайловича, его юморе, твердости и одновременной тяге к компромиссам вазовские инженеры слагали легенды. Именно благодаря умению находить компромиссы и рождаются автомобилестроители, такие как «Нива».

тоже взял такой двигатель, но ВАЗ производил легковые авто. Пришлось менять манеру вождения сначала испытателей, а потом и потребителей. Оказалось, что с точки зрения динамики высокооборотный двигатель стал выигрывать. Потом я использовал несущий кузов, потому что на ВАЗе не выпускали рам. А вот за дисковые тормоза, независимую переднюю подвеску и цельнометаллический кузов разразилась настоящая драка. По дисковым тормозам все были против, и Поляков тогда сказал, что в случае неудачи мы будем отвечать самостоятельно. Это сегодня кричат, что все с первого раза верили в «Ниву». Считаю, что это блеф. Лишь когда «Нива» пошла не только на внутреннем, но и на внешнем рынке, по-настоящему поняли ее потенциал и пришлось дважды увеличивать выпуск до 75 тысяч машин в год».

ВРЕМЯ ДЛЯ СВЕРШЕНИЙ

...Прусов распахивал целину. Работал над первыми переднеприводными машинами ВАЗа еще в начале 70-х. Будучи сыном своей кипучей эпохи, он смог перестроиться, чтобы жить и эффективно трудиться в современных реалиях. Он голосовал за то, чтобы в России развивались собственные



НОВАЯ ЖИЗНЬ ВНЕДОРОЖНИКА

Об этом автомобиле слагают легенды. LADA 4x4 совсем как папа из известной песни: может все, что угодно и даже больше. Родившись в советское время, машина становится старше, но при этом остается популярной, приобретая модные оттенки и опции. Мы встретились с руководителем проекта LADA 4x4 Наталией Воробьевой и поговорили о будущем одного из самых популярных автомобилей LADA.



ЗАРАЖАЕТ АЗАРТОМ

– Чем вам лично близок этот автомобиль?

– Этот автомобиль вызывает у меня массу эмоций. LADA 4x4 – классный внедорожник, на нем по-настоящему здорово ездить! Он поставяет адреналин в чистом виде, может утолить жажду приключений, заражает своим азартом. Кроме того – автомобиль очень неприхотливый и отлично подходит для наших дорог. Он нравится всем: и старшему поколению, и молодежи. А еще LADA 4x4 вызывает во мне чувство ответственности. Ведь у поклонников всех возрастов очень теплое отношение к этому автомобилю, им постоянно интересуются, его любят. Причем любовь к нему имеет историю в несколько поколений, он связывает людей. Эта связь для меня очень важна. Сейчас, когда мы работаем над модернизацией автомобиля, наша команда делает все, чтобы не разочаровать поклонников LADA 4x4. Поэтому для меня важно, чтобы в моей команде работали и молодые инженеры с новыми взглядами, идеями и технологиями, и люди старшего поколения, которые помогали разрабатывать этот автомобиль еще

на стадии проектирования. Мы работаем над сохранением всех внедорожных качеств LADA 4x4 и одновременно над тем, чтобы он стал более современным. Кроме того, этот автомобиль известен и знаменит во всем мире. Работа над ним – настоящая гордость.

НА ЛЮБОЙ ВКУС И ЦВЕТ

– Какие разновидности и модификации LADA 4x4 сейчас собираются?

– В настоящий момент у нас более 40 комплектаций. Если говорить о трехдверной машине, то есть базовый автомобиль и есть Urban. Базовый автомобиль выполняется в стандартном варианте и в «люксе», где присутствует подогрев сидений и литые диски колес. Модификация Urban в особом представлении не нуждается. Те же варианты предусмотрены и для пятидверной модификации, которая также доступна в варианте Urban. Мы запустили в производство малые партии. Это трехдверный и пятидверный варианты с кондиционером, различные Special Edition. Здесь можно отметить цветовую палитру. Мы выбрали для LADA 4x4 яркие цвета, которые этому автомобилю были несвойственны.

Кстати, рынок отреагировал на такое нововведение очень хорошо. Есть у нас и экспортные комплектации. Вообще, мы постоянно занимаемся мониторингом спроса и думаем над расширением количества возможных версий автомобиля.

– LADA 4x4 Urban. Сумел ли внедорожник стать городским?

– Он отлично вписывается в городской ландшафт и стал по-настоящему городским автомобилем. Кроме того – эта модификация LADA 4x4 обладает максимальным комфортом. Этому способствуют и оригинальные удобные сиденья, подогрев сидений и зеркал, плафон освещения, туннель пола, кондиционер. При этом компромисса с внедорожными свойствами здесь нет. Пятидверные версии Urban получают еще оригинальные пороги с надписью LADA 4x4.

– Давайте подробнее остановимся на новой подвеске LADA 4x4. Изменились ли характеристики автомобиля с ее внедрением?

– Характеристики действительно изменились. Речь, прежде всего, идет о повышении долговечности узлов, плавности хода, устойчивости автомобиля, а также об уходе от вибраций и скрипов. Мы поменяли весь ступичный узел: ступичный подшипник, ступицу, кулак. Вместо двухконических подшипников теперь двухрядовые. При использовании двухконических предполагалось, что их срок службы составляет 5–10 тысяч километров, сейчас эта цифра возросла до 150 тысяч! Поставил и забыл. Кроме того, новая ступица позволила обеспечить отрицательное плечо обката. Это серьезно влияет на устойчивость при торможении, а это напрямую повышает безопасность. Также мы изменили тормозной диск. Если возникает необходимость ремонта, конструкция позволяет не снимать всю ступицу, а лишь открутить пару болтов. Кроме того, сейчас тормозные диски покрываются антикоррозийным покрытием. Мы изменили амортизаторы с масляных на газонаполненные. Это положительно влияет на плавность хода, устойчивость и управляемость. Также оптимизированы характеристики пружин. На задней подвеске применяются сайлентблоки. В передней части мы отвязали передний мост от двигателя, таким образом, мы ушли от вибрации на подвеске и это дает воз-

можность для установки иных типов двигателя. Новая подвеска дает иное качество вождения и эксплуатации, а также более безопасна.

СЮРПРИЗ ДЛЯ ПОКЛОННИКОВ

– В этом году LADA 4x4 исполняется 40 лет. Мы знаем, что специально для поклонников внедорожника АВТОВАЗ готовит сюрприз – юбилейную серию, так называемую 40 Anniversary. Как возникла эта идея?

– Идея лежала на поверхности, все-таки год для модели юбилейный, необходимо выпустить специальную серию, которая напоминала бы об этом событии. Мы попытались создать образ юбилейных машин так, чтобы он напоминал об автомобилях, сошедших с конвейера 5 апреля 1977 года. Вернее всего будет обозначить эту идею как «ретро» в современном стиле. Также мы хотели, чтобы автомобиль выглядел праздничным – как-никак день рождения. Естественно, мы хотели сделать машину эксклюзивной, коллекционной, если хотите.

– В чем заключается сочетание «ретро» и современных технологий?

– Автомобиль будет представлен в нескольких цветах, часть из которых будут абсолютно новыми. Один из таких – бежевый, напоминает вариант 1977 года. Я говорю, «напоминает», потому что цвет выполнен по современной технологии: он глубокий и переливающийся. Этим мы не ограничились – сиденья из кожзаменителя будут с интересным вариантом просточки, который также можно отнести к «ретро». Да и сам кожзаменитель как материал был в то время в ходу. Кроме того, палитра сидений будет состоять из нескольких цветов, подобранных в тон с цветом кузова. Многим будет интересно узнать, что мы вернули в оформление автомобиля хром. Будут хромированные ручки и еще несколько интересных деталей.

Николай ЗУЛАЕВ



LADA 4x4 NG

LADA 4x4 пользуется устойчивым спросом и в России, и за ее пределами уже на протяжении 40 лет, и до сих пор не имеет конкурентов по внедорожным свойствам в своем классе.

В тоже время растут запросы автолюбителей к мощности двигателя, комфорту, оснащенности новыми опциями, которые формируют глобальные тенденции, в том числе для сегмента 4x4/SUV. Их реализация в рамках существующей платформы становится все более сложной задачей, прежде всего, с технической точки зрения.

Поэтому в настоящее время АВТОВАЗ изучает оптимальные варианты платформы для автомобиля LADA 4x4 нового поколения. В том числе с возможной архитектурой поперечного силового агрегата, что является глобальной тенденцией в сегменте полноприводных внедорожников с двигателями мощностью до 200 л.с. В компании создана специальная команда инженеров, в задачи которой входит развитие проекта LADA 4x4 NG в тесной кооперации со специалистами Альянса Renault-Nissan. Основная цель – создать высококонкурентный автомобиль с выдающимися внедорожными возможностями, предназначенный для России и экспортных рынков.

Уже полученные первые результаты показывают, что использование накопленного опыта и потенциала всех трех компаний Альянса позволит новому поколению LADA 4x4 на равных конкурировать с любым автомобилем в сегменте 4x4/SUV.

1970

На ВАЗе появилась инициатива о разработке автомобиля для сельской местности. Председатель Совета Министров СССР А.Н.Косыгин поддержал эту инициативу

1972, АПРЕЛЬ

Собран первый опытный образец автомобиля под названием Э2121

1973

Началось строительство корпуса 062, в котором затем стартовало производство «Нивы»

1974, МАРТ

Выдан патент на «Ниву»: свидетельство № 4444 на промышленный образец «Легковой автомобиль Э2121»

1974, ОКТЯБРЬ

Подана заявка на регистрацию названия «Нива»

1976, ФЕВРАЛЬ

Собрана опытно-промышленная партия – 50 «Нив», которые сначала были представлены в Москве, а затем отправлены на тестовую эксплуатацию в разные учреждения

1977, 5 АПРЕЛЯ

Прошла опытная сборка первого автомобиля «Нива» на конвейере

1977, ИЮЛЬ

Началось серийное производство полноприводных автомобилей в объеме 12-14 штук в день

1978, 2 МАРТА

Собрана «Нива» № 10 000, в этом же году начались поставки на экспорт

1981–1982

«Бронза» и «серебро» на «Париж – Дакар»

1986

Началась внешняя сборка «Нивы» в Греции

1990

Начат выпуск «Нив» с инжекторным мотором – это моновпрыск на комплектующих GM

1990

«Нива» начала работу на станции в Антарктиде

1992

Выпущен первый броневик на базе «Нивы»

1993

Выпущена миллионная «Нива»





1993

Первая крупная модернизация «Нивы» – выпуск 21213 (новая задняя часть, новый салон, модернизированный мотор и КПП)

1995

Начат выпуск пятидверных «Нив»

1996

Запущено производство двигателей с распределенным впрыском на комплектующих Bosch

1998

«Нива» покорила Северный полюс

1999

«Нива» поднялась на высоту 5726 м в горах Тибета. До этого такую высоту колесная техника своим ходом еще ни разу не преодолевала

2005

«Нива» получила новое название – LADA 4x4 в связи с началом выпуска «Шевроле Нивы»

2006

Запущена серийная комплектация с ГУР на локализованных компонентах немецкой фирмы ZF

2009

Вторая крупная модернизация LADA 4x4. Полностью переработано шасси

2011

Новый салон: литые, объемные обивки дверей, центральных стоек и боковин. Введена диагональная схема тормозов. Внедрена электронная педаль акселератора и АБС – сначала для экспорта, затем для внутреннего рынка

2013, МАРТ

Выпущена 2-миллионная LADA 4x4. Введена катафорезная антикоррозионная обработка кузова взамен анафорезной

2014

Выпущена версия «Урбан» – машина получила ряд «городских» опций, в т.ч. кондиционер и подогрев сидений

2016

Нововведения в шасси: подшипник ступицы переднего колеса, не требующий периодической регулировки; газонаполненные амортизаторы; независимое крепление редуктора переднего моста

2017, ЯНВАРЬ

Окраска и сборка LADA 4x4 перенесены из корпуса 062 на модернизированный главный конвейер. Это расширило цветовую гамму и позволило применить производственные методики Альянса Renault-Nissan

2017, 5 АПРЕЛЯ

40 лет с момента начала серийной сборки LADA 4x4



ПОЧЕМУ НЕМЦЫ ПОКУПАЮТ LADA NIVA?

В безумном мире увидишь всякое. И все равно словосочетание «немец на «Ладе» может шокировать: в стране «Мерседесов» и «БМВ» люди выбирают российский автопром. И за их предпочтением скрывается больше, чем желание купить машину подешевле. «Авторамблер» поговорил с владельцами LADA в Германии.

«ПАПА, СМОТРИ, LADA!»

Встретить LADA в стране Шиллера и Гёте – удача. И все же «Лады» продаются здесь стабильным тиражом. По статистике Федерального автомобильного управления Германии (KBA), по продажам LADA Granta и LADA 4x4 (Niva, Taiga) обгоняют Infiniti QX30, Subaru Impreza,

Lexus IS, Cadillac Escalade и Bentley Bentayga.

Кто покупает «Лады» у них? Немцы разных профессий, разного уровня дохода, из разных регионов страны. Их объединяет любовь к продукции АВТОВАЗа. Откуда она? Мотивация для приобретения «Лады» разнообразна. Слово бизнесмену Рёперу Геше из Гамбурга:

«Как-то нужно было перевезти лошадь. Зима, много снега: нужен был автомобиль, который бы справился с препятствием. Знакомые владельцы внедорожников отказались помочь. Так я купил машину мечты – LADA Niva».

«Отдыхал в России, ездил на рыбалку на «Ниве». Понял, что хочу такую машину», – рассказывает учащийся гимназии Мартин Зандик. Он на «Ниве» с декабря 2015-го. – Машина обалденно выглядит, при этом простая и невероятно проходимость. Ездить на LADA – настоящие эмоции, – добавляет он.

Столяр Нико Цигенбайн марку LADA знает с детства. В ней его привлекала брутальность и техника. Журналист Йенс Майнерс полюбил автомобиль за ездовые характеристики: «По внешнему виду не скажешь, но ездить на LADA 4x4 комфортно благодаря большим ходам подвески. Хотя усилитель работает неидеально, руль легкий. Радует обзорность. Это в сочетании с небольшим радиусом разворота превращает «Ниву» в отличный автомобиль для города. Но настоящий конек авто – бездорожье, где LADA 4x4 может проехать везде благодаря большому дорожному просвету, стандартному полному приводу, наличию понижающей передачи и блокировки дифференциала». Майнерс добавляет, что альтернативой «Ниве» мог бы быть Mercedes-Benz G-класса. Если не смотреть на ценник.

ДЕШЕВЛЕ ТОЛЬКО ПЕШКОМ

В Германии LADA – выгодная покупка. 4x4 – от 10 490 евро, ежегодное обслуживание – 150 – 400 евро: по немецким меркам очень хорошо.

«На эти деньги можно купить поддержанную машину, – отмечает владелец вазовской продукции из Гриссбаха Янош Фюлеки. – Но она не будет такой проходимой. К тому же LADA обходится дешевле, ведь ее можно чинить самостоятельно!»

Мнение россиян, что «Ладу» покупают из-за нехватки денег, собеседников удивляет. «В Германии есть машины дешевле. «Ладу» покупают те, кому интересна езда по бездорожью или простые автомобили. Кроме того, LADA 4x4 популярна у лесников», – поясняет Зандик. «У кого больше денег, может купить несколько «Лад», – отмечает Геше. – Я бы так и сделал. Как минимум, купил бы еще один автомобиль, чтобы не жалеть его на бездорожье».

ДЛЯ НАСТОЯЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ

Пуризм – необычный аргумент в пользу «Лады». Она дает немцам возможность почувствовать, что такое «чистый» автомобиль без лишней электроники. «LADA Niva – протест против диктата «систем помощи водителю, против неправильного курса автоиндустрии», – отмечает Йенс Майнерс.

«LADA 4x4 – «машина времени», простая и без лишних деталей. Например, центрального замка нет: сначала надо одним ключом открыть водительскую дверь, потом другим завести мотор. И автоматической трансмиссии нет», – поясняет Майнерс. И сразу оговаривается: никакой другой автомобиль с вазовской моделью не сравнится. «У меня шесть автомобилей, но на «Ладе» езжу больше всего: довезет куда угодно и не будет требовательна к тебе. Она дает чувство самодостаточности и свободы. Это гораздо важнее прогресса и стремления к идеалу», – отмечает он.

В Германии российские автомобили покупают не из-за цены, оснащённости или практичности, а из-за настоящей любви, которая не терпит рациональных доводов. Это – выбор сердца, которому, как известно, не прикажешь.

У владельцев «Лад» в Германии существуют клубы! LADA Deutschland или LADA Niva IG регулярно устраивают встречи и «покатушки». Владельцы вазовских автомобилей из ФРГ в один голос отвечают, что с радостью купили бы такую машину в дальнейшем. Они – романтики, которым не важно, насколько машина соответствует современным стандартам. Люди, привыкшие идти своим путем, преданные своему увлечению.

Тимофей ИСАЕВ

МОЛОДЕЖЬ ГЕРМАНИИ ПЕРЕСАЖИВАЕТСЯ НА LADA 4X4

В 1999-м Лионель Адельманн организовал для соотечественников, владеющих внедорожником родом из Тольятти, слет LADA NIVA IG Treffen. Встреча стала ежегодной. Теперь клуб LADA-NIVA-IG объединяет более 1000 нивоводов и готовится с размахом отметить 40-летний юбилей любимого автомобиля.

Рассказывает Дмитрий Шваб, активный участник и спонсор клуба LADA-NIVA-IG, руководитель фирмы MADE in RUSSIA GmbH, официальный дилер LADA в Германии, нивовод с 17-летним стажем: «Каждая наша встреча – праздник. Заезжаешь на полигон: рядами стоят «Нивы», встречают участники клуба – это как большая семья. 16-й слет был особенным: АВТОВАЗ презентовал LADA 4x4 Urban, собралось рекордное количество участников – более 200! Вы представляете это? Свыше 200 «Нив» и никакой другой марки! Нам

сказали, что не видели такого даже в России. В чем причина такой популярности LADA 4x4 в Германии? В двух словах не опишешь. «Нива» – очень особенный автомобиль. Както в немецком журнале была статья «Определи марку автомобиля с 50-ти шагов». Мы рассмеялись: «Ниву» видно за километр – необычная форма, простота. Ну и, конечно, автомобиль отличаются надежность и цена. Популярность «Нивы» растет, хоть ей уже 40 лет, и это невероятно. Все больше молодежи, молодых семей пересаживаются на «Нивы». «Если на ночь во

дворе приходится оставить «Ниву», я сплю спокойно», – говорят немецкие нивоводы. Фактор стресса – что кто-то повредит автомобиль или угонит – минимален.

Юбилей «Нивы» обещает стать грандиозным событием. Забронировали полигон рядом с Берлином, кемпинг. Ожидаем рекордное число посетителей и, конечно же, автовазовцев. И еще: мы едем к вам в гости! Сразу после слета, 2 июля, конвоем выдвигаемся из Берлина, через Минск и Москву – в Тольятти. Будем 6-7 июля. На текущий момент зарегистри-



стрировались 20 экипажей. Автопробег посвятим памяти Петра Прусова».

Будущее LADA 4x4 в Германии могло бы быть удачным. Объемы реализации внедорожника в стране можно увеличить в пять раз – это подтвердит любой местный дилер LADA.

Рады, что «Ниву» модер-

низируют. Но важно, чтобы «наследник» сохранил качества «прародителя»: простота, надежность, проходимость, ценовая доступность и четкое внешнее отличие от остальных внедорожников – автомобиль должен быть узнаваем.

Ия ГРЕЧМАН

LADA 4X4: СМЕНА ПРОПИСКИ УЛУЧШИЛА КАЧЕСТВО

Перенос производства LADA 4x4 на третью линию главного конвейера поначалу воспринимался с определенной долей недоверия. Есть ли необходимость, справится ли персонал, не пострадает ли качество – такие вопросы звучали, когда было озвучено решение о «смене прописки» LADA 4x4 3д. Прошедшие три месяца показали – автомобиль «переселили» не зря.

Переезд позволил более эффективно использовать имеющиеся мощности, максимально дополнительно загрузить современную линию и повысить качество собираемых автомобилей. Результаты можно сравнить с улучшениями жилищных условий, когда милая сердцу, но морально устаревшая «хрущовка» меняется на апартаменты в современной многоэтажке с комфортом и другим качеством жизни.

Напомним, что третья линия главного конвейера была модернизирована три года назад в соответствии с требованиями Альянса Renault-Nissan. Это современная сборочная линия со стандартом AIMS (Alliance Integrated Manufacturing System) и возможностью сборки автомобилей на любых платформах. Семейство автомобилей LADA 4x4 теперь полностью собирается на одной нитке с LADA Priora, буквально в одном шаге от линии В0. Такое соседство положительно

сказывается на качестве легендарного внедорожника, ведь в процессе его производства теперь используются все инструменты системы APW.

– Производство LADA 4x4 сегодня ничем не отличается от других сборочных производств завода. Мы занимаемся оптимизацией рабочих постов, у нас внедряются системы «Кайзен» и «Монозукури», ведется постоянный контроль качества на всех этапах производства, – говорит начальник СКП по качеству Владимир Здорик.

Естественно, улучшению показателей предшествовала огромная работа по переносу автомобилей и модернизации линии: изменения были внесены в сварочный кондуктор, покрасочные камеры. Технология продолжает совершенствоваться и сегодня.

– В производстве создан отдел геометрии, который занимается вопросами по улучшению качества кузова. До-



полнительно решаем задачи по окраске: планируем переход на использование более современных двухслойных эмалей, – говорит Здорик.

Он также подчеркивает, что все положительные процессы, которые происходят с LADA 4x4, были бы невозможны без активного участия и живого интереса всего коллектива третьей линии. Сборщики, инженеры, технологи, руководители – работают с автомобилем, проявляя заинтересованность и инициативу, – отмечает Владимир Здорик.

– У всех работников производства был настоящий творческий подъем, когда мы завершили перенос и поставили на производство трехдверную LADA 4x4. Объем производства на линии увеличился, у сотрудников есть постоянная работа, и это многих радует.

Перенос стал для LADA 4x4 своеобразным катализатором. Автомобиль отлично вписался в современное производство и продолжает вбирать в себя лучшие технологии. Несмотря на солидный

возраст, LADA 4x4 получила новые возможности для развития и реализации: гибкость производства позволяет внедрять в проект все необходимые, в соответствии с требованиями времени и рынка изменения. Как пример, LADA 4x4 при переносе была адаптирована под экологический стандарт Евро 6, что позволило без задержек поставлять машину в Европу.

Николай ЗУЛАЕВ

МОДЕРНИЗАЦИЯ LADA 4X4

Современная LADA 4x4 лишь внешне похожа на первую модификацию внедорожника. За 40 лет были модернизированы все системы автомобиля, благодаря чему машина стала динамичней, комфортней и безопасней.

Рентгеновский 3D-снимок подготовил Михаил Ледяев

МОТОР

От карбюраторного 1,6-литрового – к 1,7-литровому, более мощному и тяговитому, и конечно, более экологичному двигателю, который выполняет нормы Евро 6. Применены гидротолкатели клапанов, благодаря чему снижена цена и трудоемкость обслуживания автомобиля.

СВЕТОТЕХНИКА

На смену простым габаритным огням пришли дневные ходовые огни, что повышает безопасность автомобиля.

ШАССИ

Переработано полностью. Устойчивость и управляемость – как у современной переднеприводной легковушки. Энергоемкость подвески позволяет уверенно ехать с высокой скоростью по дорогам любого качества. Применен нерегулируемый подшипник передней ступицы – это упрощает эксплуатацию автомобиля. Применены более эффективные амортизаторы.

КУЗОВ

Введение катафорезного грунта повысило коррозионную стойкость. Новые зеркала с увеличенной площадью. Новые стиливые элементы: классический дизайн сохранен, но получил новые штрихи, подчеркивающие сильный характер LADA 4x4.

САЛОН

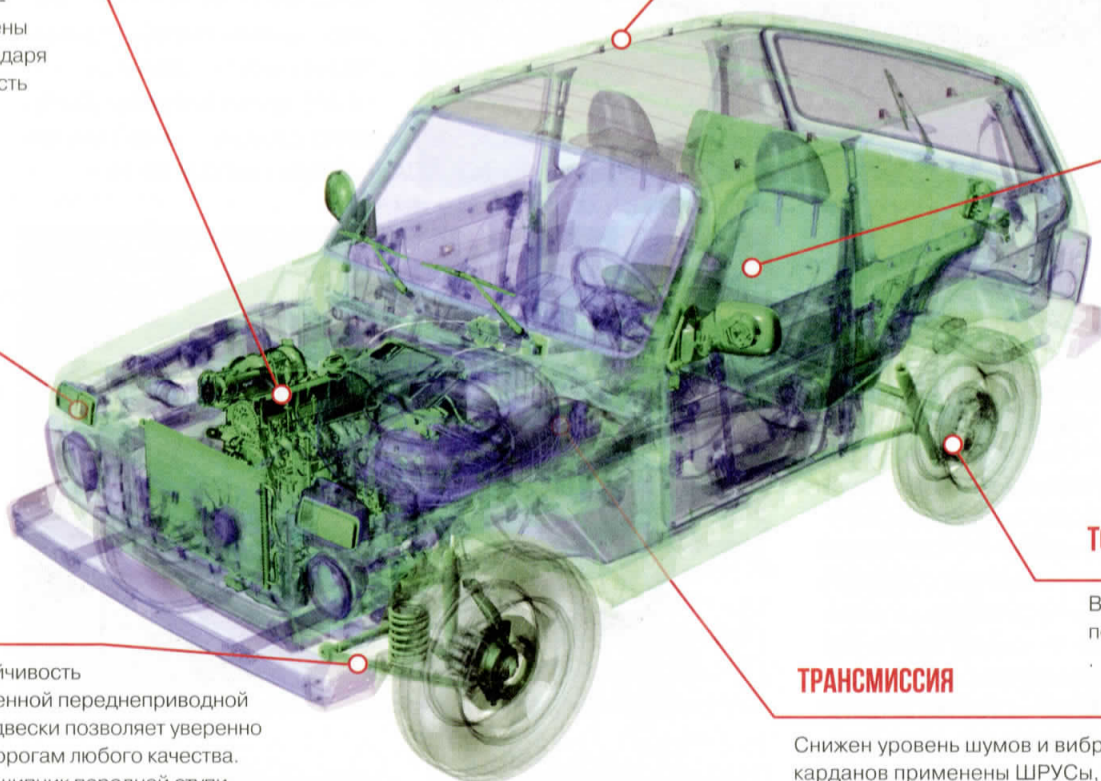
Кондиционер, обогрев сидений, система крепления детских кресел «Изофикс». Улучшена схема складывания передних и задних сидений. Панель приборов стала более информативной. На всех автомобилях применяется ГУР, снижено усилие на всех органах управления – благодаря этому управлять LADA 4x4 может даже хрупкая девушка.

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

Введена АБС, снижено усилие на педали тормоза.

ТРАНСМИССИЯ

Снижен уровень шумов и вибраций, повышена надежность. Вместо карданов применены ШРУСы, устанавливается динамический виброгаситель. Редуктор переднего моста получил независимое крепление. Повышен ресурс сцепления.



LADA 4x4: УНИКАЛЬНЫЕ ЭКСПОНАТЫ

Отмечающая 40-летие LADA 4x4 – машина не просто семейная, с которой у нескольких поколений россиян и европейцев связаны воспоминания. А машина рекордов, вписанных в мировую историю: первый колесный транспорт в Антарктиде, участник супермарафонов, покоритель Эвереста и Тибетских гор, первый автомобиль с водородным двигателем... Немудрено, что в музее АВТОВАЗа модификации уникального внедорожника занимают пятую часть экспозиции. Посмотрим поближе?

LADA 4x4 (НИВА)-спорт – участница марафонского пробега Париж – Москва – Улан-Батор – Пекин в 1995 году. «Спортсменка» завоевала серебряный приз в классе прототипов ТЗ.

Экипаж – наш, вазовский: А.Лакеев, В.Кольчугин.

В пробеге автомобиль, конечно же, получил «травмы» и повреждения. Но был отреставрирован с целью дальнейшего экспонирования в музее и на внешних выставках.

100-процентная влажность воздуха. Станция расположена на небольшом острове, отделяющем пролив Дрейка от пролива Брандсфилд. Эти водные просторы приносят на остров тысячи тонн солей морского происхождения, причиной чего является активная коррозия металлов, достигающая 0,6-0,8мм в год. Постоянных дорог здесь нет, есть только места, по которым можно проехать».

«Нива» находится в рабочем состоянии и она

В результате появляется разновидность потенциалов на катоде и аноде, за счет которой приводится в движение тяговой электрический двигатель. Единственный вредный выброс установки – нетоксичный водяной пар.

С Antel-1 инженеры пытались заглянуть в будущее, когда нефть перестанет быть основным горючим, и экологические проблемы от использования углеводородного топлива начнут угрожать катастрофой планетарного масштаба.

LADA 2121 1977 года выпуска. Один из первых полноприводников повышенной проходимости, которым впоследствии суждено было стать легендарными. Автомобиль стал собствен-

ностью АВТОВАЗа и музейным экспонатом в 1990 году. Состояние его – идеальное для его возраста. Цвет – один из популярнейших конца 20 века.

Машина, представленная в музее, до сих пор на ходу и периодически становится участницей телевизионных съемок.

2-миллионная LADA Niva. Сошла с конвейера 12 марта 2013 года. Должна была поступить в торговую сеть, но коллектив и администрация автосборочного производства вышли с инициативой сделать ее музейным экспонатом.

Niva-Тибет. Единственный автомобиль музея, который выглядит непрезентабельно. Объяснение

LADA 2120 «Менеджер». Модификация на базе LADA 2120 «Надежда», полноприводного мини-вэна на шасси длинноразовой LADA 4x4, выпускавшегося в опытно-промышленном производстве АВТОВАЗа. «Менеджер» адресовался деловым людям и позиционировался как «офис на колесах».

LADA 2123. Автомобиль золотистого цвета всегда привлекает внимание экскурсантов. Этот пятидверный полноприводник – представитель нового поколения внедорожников АВТОВАЗа. Сборка подобных машин началась в опытно-промышленном производстве в 2000 году.

Новая модель должна была полностью заменить «Ниву» первого поколения и ее модификации. Однако серийное производство нового внедорожника началось в сентябре 2002 года на СП «GM – АВТОВАЗ» под названием Chevrolet Niva.

Одна из первых машин, собранных на АВТОВАЗе, впоследствии стала музейным экспонатом.

Татьяна Ралка,
директор музея
АВТОВАЗа:

– «Нива» из всех моделей LADA собрала наибольшее количество фанатов: в Германии, Франции, городах РФ. Все без ума от автомобиля, любят его за всё: за конструкцию, простоту, проходимость, просто за то, что это «Нива». Много раз видели, как члены официальных делегаций, даже иностранных, склоняются к капоту, обнимают «Ниву» и говорят: «На этом автомобиле я ездил в молодости». «Подобную машину красного цвета я подарил жене», – сказал посол Франции в России. Интерес экскурсантов к модельному ряду LADA 4x4 искренний: встают на колени, заглядывают под капот, что-то записывают, спрашивают... К юбилею «Нивы» в апреле откроем тематическую выставку. В мае пройдет презентация книги о легендарном полноприводнике АВТОВАЗа.

Посетить музей АВТОВАЗа (Южное шоссе, 121) и сделать фото рядом с этими легендарными автомобилями можно в будние дни с 9.00 до 17.00.



этому простое: в сентябре 1999 года он поднялся на рекордную высоту 5726 м на Тибетском плато в Гималаях. В составе экипажа были профессиональные альпинисты из Питера и представитель пресс-центра АВТОВАЗа.

Музейные работники предпочли не восстанавливать автомобиль: механические повреждения и коррозия красноречивее всего рассказывают, какой нелегкий путь был преодолен.



В копилке легендарного автомобиля – другие спортивные трассы: «Атлас», «Марокко», «Сардиния», «Париж – Дакар».

LADA 2121, более десяти лет работавшая на Российской антарктической станции «Беллинсгаузен». Перевозила грузы, буксировала малые суда и обеспечивала связь с другими станциями. Пробег 11 800 км. «Эти километры необычные, – писали сотрудники «Беллинсгаузена». – Более девяти месяцев в году – снег, мокрый снег, дождь, туман и почти

даже была участником автопарада 2007 года в честь 270-летия Тольятти.

LADA Niva Antel-1. В 1998 году ВАЗ совместно с Уральским электрохимическим комбинатом и Ракетно-космической корпорацией «Энергия» начал опытно-конструкторские работы по созданию автомобиля на топливных элементах. В 2001-м разработали ходовой макет Antel-1: энергия вырабатывается в результате холодного синтеза водорода и кислорода, происходящего в электрохимическом генераторе.



Информационный дайджест «ВА» подготовили:

Михаил Мощенко – редактор спецвыпуска «ВА». Станислав Березий, Николай Зулаев, Ия Гречман – подготовка текстов. Денис Медведев – верстка и дизайн. Юрий Михайлин – фото. Ольга Тихова – архивные фото.