

«ЛАДА-САМАРА»

НЕДООЦЕНЕННЫЙ ГЕРОЙ



↑ ВАЗ-2113 – модернизированная 3-дверная версия ВАЗ-2108 «Самара». В самом начале его чуть не постигла печальная участь, но дилерский спрос убедил ВАЗ добавить автомобиль в модельный ряд «Самара-2» (АвтоВАЗ)

Модели ВАЗ-2108/2109/21099 «Самара» никуда не исчезли с радаров российских покупателей автомобилей. 12 ноября 1990 г. 13-миллионная «Лада» модели 21099 покинула завод в Тольятти. 15-миллионная «Лада» тоже являлась «Самарой» – этот ВАЗ-21093 выпустили 21 октября 1993 г. С 1992 г. все «Самары» обзавелись обтекаемым носом, впервые представленным на ВАЗ-21099, и пластиковой панелью во всю ширину с решеткой радиатора между неизменными головными фарами, передние крылья автомобиля доходили до самого переднего края его кузова.

Двигатель объемом 1499 см³ в целях соответствия с западными экологическими стандартами в 1994 г. получил систему впрыска топлива, изначально производства GM, а затем собственной разработки. Сперва автомобили с инжектором выпускались только на экспорт, но с 2001 г. стали до-

ступны и на внутреннем рынке. От карбюраторов окончательно отказались в 2004 г. В 1997 г. историей стали моторы объемом 1099 и 1288 см³, тогда же появился 2-роторный двигатель ВАЗ-415 мощностью 135–140 л. с.

В сентябре 2003 г. собрали последний ВАЗ-2108. Дистрибьюторы сразу подняли цены на оставшиеся у них в наличии экземпляры. Последний собранный в Тольятти ВАЗ-2109 покинул завод в марте 2004 г., впрочем, производство модели продолжалось в Сызрани до января 2006 г. силами «РосЛады», которая занималась ее сборкой с 1999 г. Уже в июне 2004 г. самая последняя оригинальная «Самара» сошла с тольяттинского конвейера. Хотя для ВАЗ-2109 и ВАЗ-21099 жизнь продолжалась. Украинский ЗАЗ подписал с «Ладой» контракт на выпуск этих двух моделей на своей фабрике в Запорожье. Производственное обо-



рудование туда доставили с предприятия ЛуАЗ, которое занималось сборкой «Самары» с 2000 г. Запорожский завод использовал компоненты из России, и также некоторые детали с Украины, такие как колеса, шины и аккумуляторы. Производство продолжалось с декабря 2003 по октябрь 2011 гг., когда АвтоВАЗ прекратил выпускать сборочные комплекты. Всего сделали 884 657 автомобилей ВАЗ-2108, 1 615 995 экземпляров ВАЗ-2109 и 1 040 475 автомобилей ВАЗ-21099.

В России заменой оригинальной «Самаре» стала обновленная «Самара-2», разработка которой началась в октябре 1994 г., хотя покупателям пришлось дожидаться 1997 г., чтобы приобрести ее первую версию – 4-дверный седан ВАЗ-2115. Передняя часть автомобиля получила обтекаемые фары, модифицированные крылья и обновленные бамперы в тон кузова с резиновыми полоса-

ми. Более высокая крышка багажника примыкала к бамперам и украшалась декоративной панелью в полную ширину и спойлером, а также обрамлена новыми задними фарами. По бокам автомобиль имел компактные наружные кузовные пороги и дверные накладки во всю длину. Механическая составляющая новой «Самары» практически не изменилась, хотя двигатель объемом 1499 см³ на всех автомобилях снабжался топливным впрыском, а КПП слегка модернизировали. Тормозную систему взяли у ВАЗ-2110, как и рулевое колесо, подвинув его вперед, чтобы облегчить жизнь высоким водителям. Панель инструментов стала приятней на ощупь и менее угловатой с виду.

Новый автомобиль представили в рамках Московского автосалона-97 в конце августа, хотя производство началось еще в июне в подразделении прототипов АвтоВАЗ. Снаружи «Самара-2»

↑ ВАЗ-2114 – 5-дверный представитель модельного ряда «Самара-2» (АвтоВАЗ)



↑ Первой версией «Самары-2» являлся 4-дверный седан ВАЗ-2115. Кузовные панели всех представителей модельного ряда претерпели изменения лишь спереди, позволив установить более компактные головные фары. Седан также получил обновленную крышку багажника и новые задние фары (АвтоВАЗ)

выглядела довольно стильно, хотя пластиковые элементы на боках кузова не всегда крепились достаточно плотно. Производство ВАЗ-2115 на главной линии «Лады» началось в 2000 г. Он стоил дороже, чем ВАЗ-21099, но дешевле ВАЗ-2110 и особенно хорошо продавался в крупных российских городах.

Хэтчбэк ВАЗ-2114 с пятью дверьми, появившийся в 2002 г., довольствовался пятой дверью и фарами от модели 2109, хотя разрабатывались и прототипы с оригинальными компонентами. 21-миллионной «Ладой», выпущенной АвтоВАЗом, стала именно 2114. 3-дверную вариацию ВАЗ-2113 не запланировали при старте проекта «Самара-2», но в сентябре 2004 г. она сменила ВАЗ-2108, выпуск которого завершился 11 месяцами ранее. Появление этой модели вызвали запросы дилеров, которые убедили АвтоВАЗ в необходимости создания компактного доступного 3-дверного хэтчбэка.

В октябре 2006 г. АвтоВАЗ анонсировал грядущее улучшение двигателя. «Самара» стала последним представителем переднеприводного семейства «Лады», получившим новейший на тот момент серийный мотор – агрегат мощностью 81 л. с. объемом 1596 см³ под кодовым названием ВАЗ-11183-20, который дебютировал под капотом ВАЗ-2110 в октябре 2004 г. Первые «Самары» с новым мотором поступили в продажу в январе 2007 г. Модифицированные модели получили имена ВАЗ-21134 (три двери), ВАЗ-21144 (пять две-

рей) и ВАЗ-21154 (4-дверный седан). 1,6-л двигателем вместе с приборной панелью от «Самары-2», рулем регулируемой высоты и электрическими передними окнами также стали комплектоваться ВАЗ-2109 и ВАЗ-21099 производства украинского ЗАЗа.

Экстерьер слегка изменился в начале 2008 г., когда светло-серые боковые накладки стали окрашиваться в цвет кузова. В конце года они стали заметно тоньше, что явилось довольно спорным визуальным решением, так как новый стиль больше не продлевал линии бамперов по бокам автомобиля.

В начале 2010 г. «Самара» получила улучшенную КПП с более надежным синхронизатором, но к тому времени уже близилось завершение ее долгой жизни. В декабре 2012 г. первым «сошел с дистанции» седан ВАЗ-2115 (752 957 экземпляров), за ним в июне 2013 г. последовал 3-дверный ВАЗ-2113 (73 039 экземпляров), а в декабре того же года – 5-дверный ВАЗ-2114 (923 930 экземпляров). Карьера первого серийного советского автомобиля с передним приводом подошла к концу, хотя его инженерное наследие по-прежнему живет в «Приоре» и, в меньшей степени, в LADA Kalina, которая появилась в 2005 г., и в LADA Granta, дебютировавшей в 2011 г.

Выпуском «Самары» занимались не только россияне и украинцы. С лета 1996 по июль 1998 г. на финском заводе Valmet, который теперь специа-

лизируется на таких автомобилях, как, например, Mercedes GLC, собрали 14 тыс. экземпляров автомобилей «Самара». Правда, 85% деталей этих машин изготавливалось в России. Идея заключалась в том, чтобы повысить качество машин «Самара», предназначенных для экспорта в Европу, и производить хоть какое-то количество автомобилей подалеже от криминального хаоса, царившего тогда в Тольятти. Кузова собирали, красили и отделывали на Valmet, эти машины можно узнать по измененным бамперам, решетке радиатора и лучшей обшивке салона.

Тольяттинский ВИС увидел в «Самаре» большой потенциал для новой серии грузовых автомобилей, желая удовлетворить нужды все увеличивавшегося числа мелких предпринимателей посткоммунистической России. ВИС-1705, представленный в 1998 г., стал первым российским переднеприводным грузовиком. Он представлял собой ВАЗ-2109 с интегрированным грузовым отделением прямоугольной формы, состоящим из стальной рамы и пластиковых панелей. Правда, ширину пола этого отделения ограничивали верхние опоры стоек подвески «Самары», хотя его объем все равно оставался неплохим – 2,25 м³, чего нельзя сказать о грузоподъемности – всего 450 кг. Но в целом то был недорогой автомобиль надежной конструкции, легкий в эксплуатации и управлении. Успеху этого компактного грузовика помешали отсутствие дизельного двигателя, ограниченные производственные мощности ВИС и беспорядочный характер сети дистрибуции постсоветских ав-

томобилей. Выпуск завершился в 2002 г. За два года до этого ВИС предпринял еще одну попытку проникнуть на рынок легких грузовых машин с моделью ВИС-1706 на базе ВАЗ-2108, что означало наличие более длинных передних дверей. Однако грузовое отделение получилось эстетически менее удачным, чем у предшественника, и выглядело как грубая поделка. Продажи автомобиля получились незначительными, и проект свернули в 2003 г.

Наряду с грузовиками ВИС разработал пикап на базе «Самары», используя свой проверенный метод по разрезанию автомобиля пополам и привариванию новой задней части. Первые экземпляры под именем ВИС-2347 появились в 2002 г. на базе ВАЗ-2109. Машины получились не очень удачными и имели проблемы в месте соединения водительской кабины и заднего шасси. Производство приостановили в 2004 г., и ВИС занялся устранением этого недостатка, добавив в проблемную зону несущие нагрузку продольные элементы. Спустя три года довольный результатом производитель возобновил выпуск модели, на этот раз на базе «Самары-2», и предложил ее в вариантах пикапа и фургона грузоподъемностью 450 кг. Продавалась она до 2012 г. Интересным проектом стала комбинация ходовой части LADA 4x4 и кузова ВИС-2347. Запущенный в производство в 2005 г. автомобиль получил имя ВИС-2348 и предлагал покупателям более стильную и комфортную версию внедорожного пикапа, чем модели на базе «Нивы». Он продержался на рынке до 2010 г. ■



← Собиравшуюся в Финляндии из компонентов с Тольяттинского завода LADA Samara Baltic, или Euro-Samara, создали для укрепления позиций компании на европейском рынке. Автомобиль получился весьма неоднозначным – удачным в одном и провальным в другом. Рестайлинг экстерьера удался, но «пересадка» грубых пластиковых насадок в целях придания угловатым панелям более изящных очертаний явно не сработала (Из архива автора)