

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 56

СССР



ВАЗ-21099 «СПУТНИК»

СЕДАН ИЛИ ХЭТЧБЕК?
КОНСТРУКТИВНЫЙ КОМПРОМИСС
АХ, САМАРА, ГОРОДОК...

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №56, 2011

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
000 «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
000 «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
000 «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.: (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
000 «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 125 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2011 000 «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Издатель 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

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: 000 «Де Агостини»;
2: 000 «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (верх, все): © Ленфильм,
© Компания «Стабильная линия»;
6 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев.): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: 000 «Де Агостини»;
15 (верх): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: 000 «Де Агостини»
При подготовке номера использованы
материалы книги «Высокой мысли пламень»
(Управление Главного конструктора
АвтоВАЗ. Тольятти, 2004)

Разработка и осуществление проекта:
000 «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева,
Сергея Доброва, Александра Павленко,
Евгения Ивахнова, Александра Скворцова
и Максима Шелепенкова**

**Благодарим за предоставленный
автомобиль ВАЗ-21099
Николая Ивановича Петренко (г. Москва)**

Дата выхода в России 29.03.2011





ВАЗ-21099 создавался тольяттинскими конструкторами не только как «академическая альтернатива» авангардным для СССР хэтчбекам «восьмого» семейства, но и как самая престижная модель нового поколения вазовских автомобилей.

Классика против авангарда

К началу 80-х годов европейские производители и потребители успели досыта наесться двухобъемными кузовами, мода на которые пошла с 1965 года, а точнее с *Renault-16*, и вспомнили о классической кузовной архитектуре и старой доброй трехобъемной схеме. В СССР, где первые хэтчбеки, напротив, только-только создавались, опасались, что новый силуэт будет встречен без энтузиазма, и решили перестраховаться. Поэтому появление седана на базе семейства вазовских «восьмерок» выглядело вполне естественным.

А начиналось все в 1977 году, когда на АвтоВАЗе было сформулировано техническое задание на разработку принципиально нового семейства переднеприводных машин. Созданием облика занялись дизайнеры Владислав Пашко и Виктор Кряжев. Уже тогда было известно, что базовой модели присвоят индекс «2108». Продукция Волжского автозавода пользовалась за рубежом устойчивым спросом: около 45% автомобилей

уходило на экспорт, и примерно половина из них — в капиталистические страны. Таким образом, ВАЗ был стабильным поставщиком валюты в госбюджет. Однако конкуренция с более современными «одноклассниками» на западных рынках становилась все острее. Автомобили, разработанные на основе фиатовской платформы 1964 года, во второй половине 70-х не спасали даже сверхнизкие цены. А поскольку основные конкурирующие европейские фирмы к тому времени делали ставку на переднеприводные машины, то и «симметричный ответ» нашего автопрома следовало создавать по той же схеме. 26 января 1978 года состоялось пленарное заседание научно-технического совета Минавтопрома СССР под председательством министра В. Н. Полякова. Речь шла о техническом задании на создание семейства переднеприводных автомобилей ВАЗ. На заседании присутствовали представители Внешторга, Минторга, Минфина, Госплана, АЗЛК и НАМИ. Были представлены разработанные Кряжевым и Пашко эскизы

и макеты кузовов перспективного семейства: трех- и пятидверный хэтчбеки, седан, универсал и модульные коммерческие варианты пикапы и фургоны. Именно тогда стало очевидно, что многие относятся к переднему приводу с недоверием, и внедрение его продиктовано в первую очередь интересами Внешторга. Кроме того, предложение увеличить производство автомобилей на ВАЗе до одного миллиона в год (в 1978 году было выпущено 740 тысяч), пустив четвертую нитку конвейера, представители Минфина и Госплана встретили в штыки: «В стране нет для этого ни металла, ни денег».

В результате из всех предложенных модификаций добро на разработку и внедрение получили лишь два варианта хэтчбеков (впоследствии ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109). Предполагалось, что эти модели на первой нитке конвейера сменят «бюджетную классику» ВАЗ-21011 и ВАЗ-21013. Началась работа, и уже к концу декабря 1978 года был изготовлен первый опытный образец будущей «восьмерки».



Первоначально седаны семейства «Спутник» имели индекс ВАЗ-2110

Встал вопрос и о разработке перспективных моделей для второй нитки конвейера. В конце 70-х тольяттинские стратеги сходились на том, что в качестве альтернативы хэтчбекам обязательно следует создать новый седан, поскольку в своих потребительских пристрастиях наши граждане консервативны и двухобъемные кузова придутся по душе далеко не всем. А вот по поводу перспективной компоновки единогодущия не было. Те, кто сомневался в конкурентоспособности и востребованности «переднеприводников», настаивали на разработке

седаном на базе ВАЗ-2109. Условия задания были предельно простыми: во-первых, кузов нового автомобиля должен быть унифицирован с кузовом «девятки», во-вторых, «десятка» (так будущий ВАЗ-21099 именовался в документации до середины 1985 года) должна занять нишу ВАЗ-2106 в модельном ряду, то есть стать самой дорогой и престижной машиной. В конце 1981 года был закончен первый полноразмерный пластилиновый макет. От запущенной впоследствии в серийное производство машины он отличался лишь

макета отличались друг от друга решением передка: справа остались четыре круглые фары, но крыло и капот были длинными, а левая сторона в точности воспроизводила ранние «восьмерки» и «девятки»: блокфара, короткое крыло, «маска». «Клюв» вместо облицовки по-прежнему присутствовал в обоих вариантах. Именно на этом художестве министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков произнес судьбоносную для «девяносто девятой» фразу: «Лучше синица в руках, чем журавль в небе».

ВАЗ-21099 должен был занять нишу «шестерки», то есть стать самой дорогой и престижной машиной

нового семейства «классики», которое в конце 80-х пришло бы на смену «пятерочному» поколению. Они считали, что создать новый автомобиль на базе привычной схемы получится быстрее и дешевле. Сторонники переднего привода были убеждены, что седан следует разрабатывать на базе «восьмерочного» семейства.

Синица в руках

В результате дебатов пришли к конструктивному компромиссу: в 1980 году началась работа над обоими вариантами. Проект, предусматривавший создание седана и универсала на базе семейства «2108/09», закономерно получил индекс «2110/11», а базовую модель нового поколения «классики» назвали «2112». При этом «классический» проект как более рентабельный считался приоритетным. В том же году дизайнер Владислав Пашко приступил к работе над четырехдверным

некоторыми элементами оперения. В частности, передок был оформлен так же, как на ранних «восьмерках». Пашко попытался добавить седану представительности, пойдя по проторенному пути, то есть установив на макет четыре круглые фары вместо двух прямоугольных «восьмерочных». Однако практика показала, что фары ВАЗ-2108 дают гораздо более качественный свет. Поскольку работа над кузовом классического седана велась параллельно несколькими группами дизайнеров и проект «2112» находился в непрерывном развитии, у Пашко было время внести в свою разработку некоторые изменения: в частности, была опробована идея «длинных» крыла и капота. 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». Правая и левая половины этого

Дело в том, что, приступая к разработке новой модели классической схемы, конструкторы надеялись обойтись «малой кровью», то есть создать новый кузов на старой платформе. Но эта фиатовская платформа с каждым годом устаревала. Большинство узлов и агрегатов уже не отвечали современным требованиям, их нужно было конструировать заново, с нуля. Поэтому производство новой «классики» постоянно откладывалось. «Десятка» же полностью базировалась на только что освоенной платформе «08/09», поэтому сравнительно легко могла сыграть роль реальной «синицы в руках».

С этого момента приоритеты изменились. Работа по-прежнему шла в обоих направлениях, однако шансы «девятки» попасть на вторую ветку конвейера существенно возросли. Реализация проекта «2112» отодвинулась в «прекрасное далеко». Поскольку за подготовку «девятки» к производству взялись конструкторы и технологи, у Пашко появилась возможность еще немного поколдовать над экстерьером. В результате на макете окончательно утвердились длинные крыло и капот, стандартная блокфара, а сомнительный «клюв» уступил место лаконичной решетке.

Чудесное превращение

К концу 1985 года, когда проект «2110» был практически завершен, руководство завода столкнулось с неожиданной проблемой. Приемочные испытания первенцев переднеприводного семейства ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109 завершились еще в 1983 году. Седан в этих «экзаменах» не участвовал, поскольку тогда еще не был к ним готов. Для запуска модели, заявленной как

Рекламная фотография ВАЗ-21099 «Спутник»





Окончательный разворот в сторону переднеприводного седана произошел в 1984 году, когда нужно было готовить новую модель к производству, а денег на переоснащение второй нитки конвейера не было. Выпускать новую «классику» можно было только на отдельной нитке конвейера, а для производства седана на базе «девятки» достаточно было доработать сварочные линии первой нитки, уже «заточенные» под переднеприводные хэтчбеки. Так и сделали.

ВАЗ-2110, пришлось бы проходить новый цикл приемочных испытаний. И тогда вазовцы пошли на тактическую хитрость с подменой индексов, к которой уже однажды прибегали: чтобы модификация «тройки» ВАЗ-21031 была зачтена как новая освоенная заводом модель, ее переименовали в ВАЗ-2106. В случае с переднеприводным седаном все было наоборот. Переименование ВАЗ-2110 в ВАЗ-21099 превращало седан из самостоятельной модели в модификацию «девятки», а это позволяло автомобилю проходить госприемку по укороченной программе. Так автомобиль, на протяжении пяти лет неспешного проектирования считавшийся «десяткой», в одночасье превратился в «девяносто девятую», а индекс «2110» достался базовому седану нового поколения переднеприводных автомобилей. В апреле 1986 года всем службам Волжского автозавода была выдана документация на подготовку производства ВАЗ-21099. Казалось, выпуск флагмана «восьмерочно-го» семейства вопрос решенный. Однако тогда на ВАЗе считали, что и до запуска следующего поколения переднеприводных

машин рукой подать, поэтому все силы были брошены на доработку нового переднеприводного седана (будущий ВАЗ-2110), а проект «99»... положили под сукно. Вспомнили о нем только пару лет спустя, во времена перестройки: когда руководство ВАЗа убедилось в том, что производство нового переднеприводного седана придется осваивать на собственных средства, вариант «синица в руках» вновь привлек своей экономичностью. Поскольку ВАЗ-21099 во всех документах фигурировал уже в качестве модификации давно освоенной «девятки», его приемочные испытания были успешно проведены по урезанной программе с августа по октябрь 1988 года. В декабре в цехах мелких серий построили шесть пилотных седанов. Но у завода в ту пору были настолько серьезные финансовые проблемы, что начать производство «девяносто девятой» удалось лишь осенью 1990 года. 12 ноября именно модели «21099» (одной из двух предсерийных) выпала честь стать 13-миллионным автомобилем ВАЗ, а 22 декабря на главном конвейере была собрана первая партия ВАЗ-21099 в количестве 50 штук.



Автомобиль ВАЗ-21099 из опытно-промышленной партии

А в это время...

1990 год



24 июня на стадионе Лужники состоялся последний концерт легендарной рок-группы «Кино» и ее лидера Виктора Цоя. Два месяца спустя, в августе 1990 года, поэт, композитор и актер Виктор Цой погиб в автокатастрофе.

1994 год



Нобелевская премия «За усилия по достижению мира на Ближнем Востоке» присуждена премьер-министру Израиля Ицхаку Рабину, известному израильскому политику Шимону Пересу и председателю исполкома Организации освобождения Палестины Ясиру Арафату (на фото).

1995 год

3 августа афганские талибы принудили к посадке в Кандагаре и захватили советский самолет Ил-76, перевозивший груз для афганского правительства. Более года (378 дней) члены экипажа находились в плену в тяжелых условиях. Отважные летчики сумели обмануть охрану и вернуться на родину на своем самолете. Эта история легла в основу фильма «Кандагар» (2010 год).

«Шизофрения» (реж. В. Сергеев, 1997 год)

Иван с нежной фамилией Голубчик вырос в детдоме, стал отличным охотником, учился на журналиста. Его призвали в армию и направили езерем в заповедник Завидово. И здесь на охоте он случайным выстрелом убил генерала. Ивана осудили на 15 лет, но вскоре им заинтересовались спецслужбы: его вынудили стать киллером и застрелить кандидата в президенты банкира Лазовского. Иван сумел бежать из-под стражи, но его ищут — и спецслужбы, и криминальные авторитеты. Он знакомится с Дашей — стюардессой из Пулково. На ее новеньком белом «Спутнике» они добираются до Петербурга. Даша помогает ему проникнуть на самолет, летящий в Париж. Вот-вот он обретет свободу. Но самолету не дают далеко улететь — он взрывается при взлете.



Легковой автомобиль ВАЗ-21099 «Спутник»

На английский манер

Любопытный факт: слово «Самара» на шильдиках никогда не писалось кириллицей. К концу 80-х стало ясно, что имя собственное переднеприводных автомобилей «Спутник» на внутреннем рынке не приживается, поэтому решили провести ребрендинг, воспользовавшись экспортным названием этих машин — *Samara*. Предполагалось, что на автомобилях для внутреннего рынка «Самара» будет писаться по-русски.

Переименование решили приурочить к ближайшей модернизации.

Случай представился в 1990 году, когда планировался легкий рестайлинг автомобилей «восьмого» семейства. Одним из новшеств должны были стать широкие молдинги на боковинах. Дизайнеры предложили украсить эти молдинги названием автомобиля и сделали два варианта написания: кириллицей и латиницей. Почти сразу выяснилось, что многие норвежцы про-

читать русскоязычный вариант «на английский манер»: смотрят на слово «Самара», а читают «Камапа». Во избежание недоразумений название «Самара» решили не использовать.

В серийную комплектацию семейства эти молдинги так и не вошли, но «оргвыводы» сделать позволили. Когда в 1994 году окончательно отказались от названия «Спутник», русскоязычный вариант «Самара» даже не рассматривался.



Дальние родственники



Volkswagen Jetta (1979 год — настоящее время)

Тотальное господство хэтчбеков среди легковых автомобилей малого класса было недолгим. Отдав дань моде, автопроизводители вновь начали пополнять модельные линейки классическими седанами. К середине 70-х годов одной из самых популярных легковушек компактного класса стал *Volkswagen Golf* (Германия). Но именно компактность, за которую пришлось заплатить объемом багажного отделения, часть потребителей считали существенным недостатком. В 1979 году на платформе *Golf* был создан седан *Jetta*, причем хэтчбек с «достроенным» третьим объемом багажного отделения позиционировался не как модификация популярной малолитражки, а как самостоятельная новая модель. Седан пришелся покупателям по вкусу и впоследствии неоднократно «переиздавался» после рестайлинга и модернизаций.



Ford Orion (1983–1993 годы)

Корпорация *Ford*, снабжающая малолитражками не только европейский, но и американский рынок, никогда не исключала седаны из линейного ряда. Когда в начале 80-х морально устаревший седан *Ford Cortina* уступил место лифтбэку *Sierra* (одноименный трехобъемный автомобиль появился только в 1987 году), нишу классических малолитражных седанов решено было заполнить, воспользовавшись практикой «реконструкции» хэтчбеков: за основу взяли очередное поколение *Ford Escort*, добавили к исходной платформе отдельный багажник и получили седан *Ford Orion*. Начало производства VA3-21099 по времени совпало с дебютом третьего (и последнего) поколения *Orion Mark III*. Обновленные *Orion* получили новые экономичные верхнеклапанные двигатели объемом 1,3 л с «нижним» распредвалом и объемом 1,4 л с распредвалом в головке блока.

1997 год



19 июня открылся XX Московский международный кинофестиваль. Жюри возглавил популярный российский актер Олег Меньшиков (на фото). Главный приз «Золотой Георгий» получил фильм американского режиссера Джерри Зэкса «Комната Марвина».

1998 год

17 августа правительство России объявило дефолт. Экономический кризис 1998 года был одним из самых тяжелых в истории страны. Курс рубля по отношению к доллару упал за полгода более чем в три раза с 6 рублей за доллар перед дефолтом до 21 рубля к 1 января 1999 года. Разорилось много малых предприятий, банковская система была парализована, население потеряло значительную часть своих сбережений.

2001 год



28 апреля на корабле «Союз» на Международную космическую станцию отправился первый космический турист — 60-летний американский multimиллионер Деннис Тито. Полет продлился восемь суток. На фото: Тито после возвращения на Землю.



ВАЗ-21099 «СПУТНИК»



**АВТО
ЛЕГЕНДЫ**

СССР



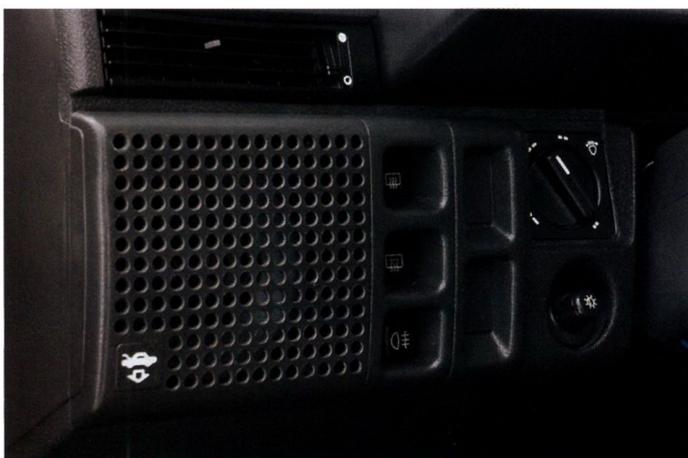


- ❶ Панель приборов для автомобилей «восьмого» семейства в комплектации «люкс» разрабатывалась параллельно с ВАЗ-21099
- ❷ В новой панели место под магнитолу международного стандарта было выбрано с учетом удобства обзора и использования (раньше в отечественных автомобилях этому, как правило, не придавали особого значения)
- ❸ Короткий, но удобный рычаг переключения передач — отличительная черта переднеприводных «Спутников»





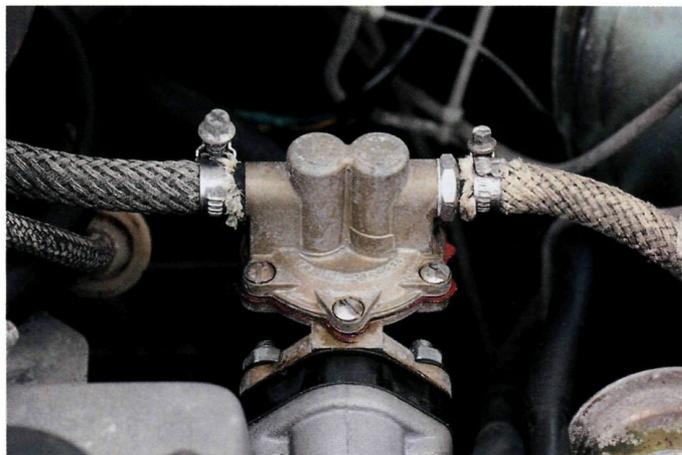
- ❶ Формованные панели обивок дверей, ручки и подлокотники из пластмассы — дань автомобильной моде, зародившейся в 80-х годах
- ❷ Точечная «штурманская» подсветка над передними сиденьями
- ❸ Для VAZ-21099 разработали новые длинные крыло и капот, а сомнительный «клюв» уступил место лаконичной решетке
- ❹ У «Самары» большие зеркала заднего вида с хорошим обзором и регулировкой из салона
- ❺ Новая панель получила закрывающийся «перчаточный ящик»
- ❻ В «высокой» панели сразу предусматривались места под установку стереодинамиков



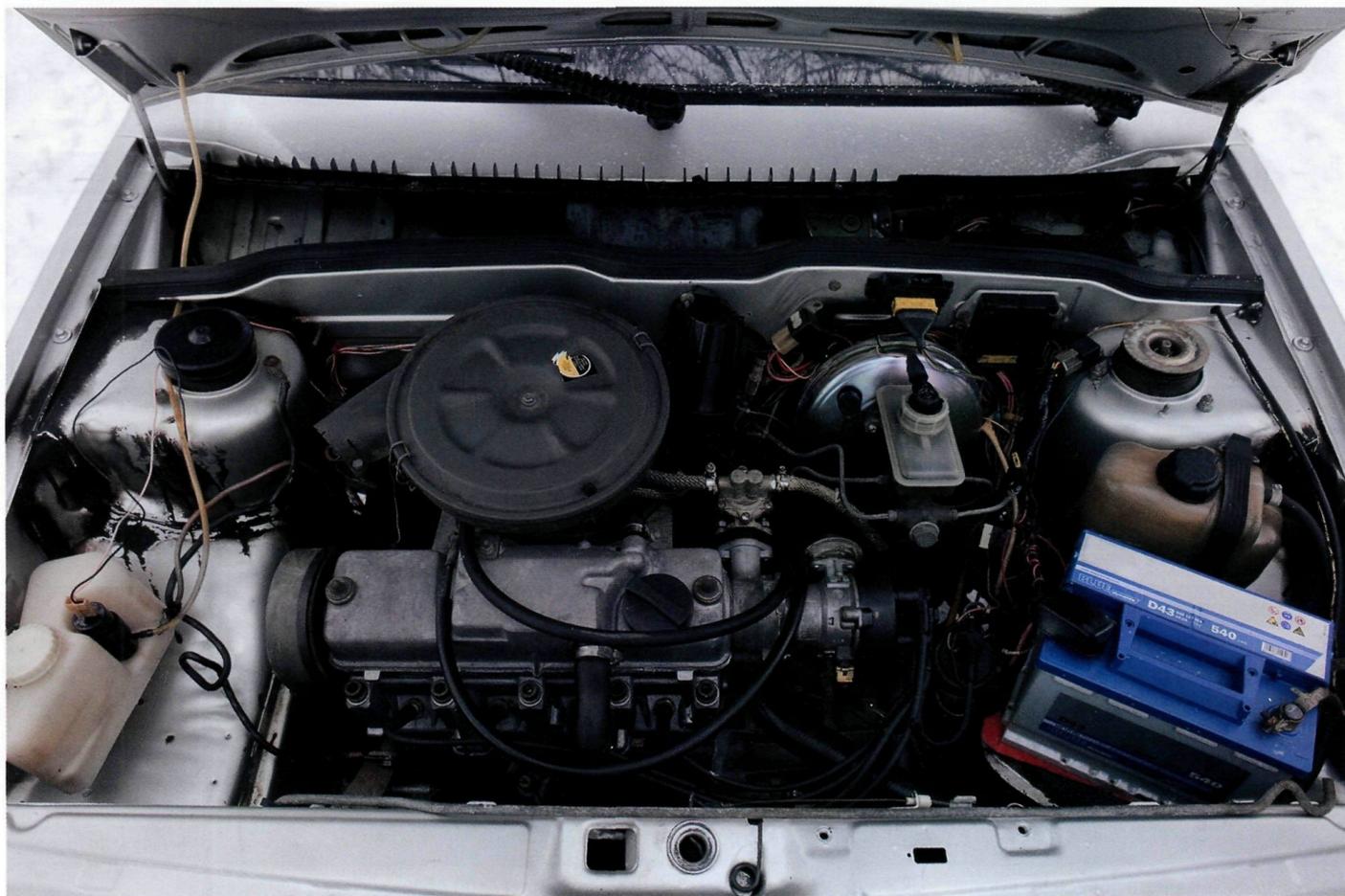


- ❶ ВАЗ-21099 отличался от «девятки» отдельным закрытым объемом выступающего багажника
- ❷ Открывающаяся почти вертикально (на угол 80 градусов) крышка багажника позволяла свободно загружать в него вещи
- ❸ Ручки дверей «под естественный хват» такие же, как на всем семействе переднеприводных «Спутников»
- ❹ Бензобак остался под задним сиденьем, горловина бензобака на заднем правом крыле





- ❶ Гидравлическая двухконтурная тормозная система с вакуумным усилителем
- ❷ Бензонасос
- ❸ Распределитель зажигания
- ❹ Четырехцилиндровый двигатель расположен поперек автомобиля, что позволило сделать моторный отсек более компактным



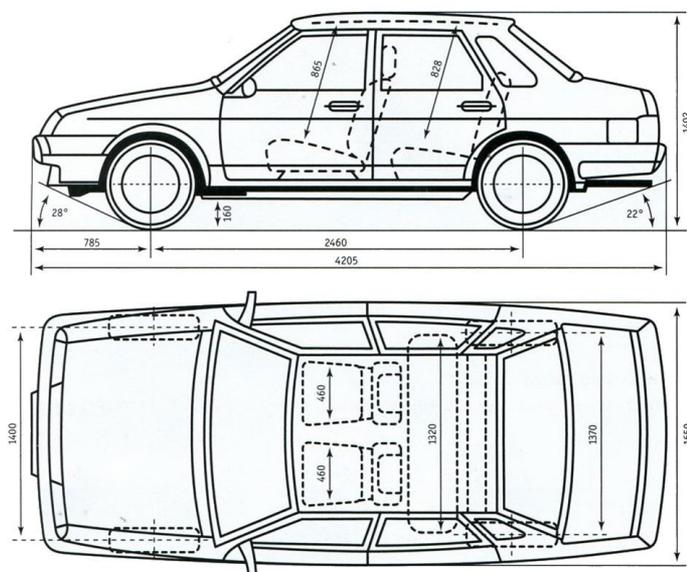


Схема автомобиля ВАЗ-21099 «Спутник»

Технические характеристики ВАЗ-21099 «Спутник»	
Число мест	5
Максимальная скорость	154 км/ч
Разгон до 100 км/ч	13,5 с
Расход топлива при скорости 90 км/ч	5,9 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-55А
Генератор	37.3701, 55А
Стартер	29.3708, 1,3 кВт
Регулятор напряжения	электронный
Датчик-распределитель	40-3706 с электронным датчиком управляющих импульсов
Свечи зажигания	FE65PR, FE65 CPR или А17ДВР
Размер шин	165/70R13, 155/80R13 или 175/70R13
Масса, кг	
снаряженная	970
полная, в том числе:	1340
на переднюю ось	675
на заднюю ось	665
Дорожные просветы, мм	
до картера сцепления	160
до масляного картера двигателя	170
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,2

Рулевой механизм

шестерня-рейка

Подвеска передняя

независимая, типа *McPherson*, с амортизационными стойками, цилиндрическими пружинами, нижними поперечными рычагами с растяжками и стабилизатором поперечной устойчивости

Подвеска задняя

на продольных взаимосвязанных рычагах, с цилиндрическими пружинами и амортизаторами

Тормоза

рабочий передние тормоза дисковые, задние барабанные, с автоматической регулировкой зазора; привод гидравлический, двухконтурный, по диагональной схеме, с вакуумным усилителем и регулятором тормозных сил

стояночный на тормозные механизмы задних колес, привод тросовый

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое, с центральной диафрагменной пружиной

Передаточные числа

I 3,636; II 1,95; III 1,357; IV 0,941, V 0,784; задний ход 3,53

Главная передача

цилиндрическая, косозубая, передаточное число 3,7; привод колес осуществляется валами с шарнирами равных угловых скоростей

Двигатель

ВАЗ-21083, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	71
Рабочий объем, см ³	1499
Степень сжатия	9,9
Порядок работы цилиндров двигателя	1-3-4-2

Карбюратор

ДААЗ 21083-1107010 типа «Солекс»

Максимальная мощность

71,6 л. с. при 5600 об/мин

Максимальный крутящий момент

10,85 кгс.м при 3400 об/мин



«Девяносто девятая» выпускалась на ВАЗе с 22 декабря 1990 по 30 июня 2004 года. За 14 лет было собрано 953 тысячи автомобилей этой модели. 20 апреля 1992 года именно ВАЗ-21099 стал 14-миллионным автомобилем, сошедшим с конвейера Волжского автозавода.

ВАЗ-21099 в выставочном зале Центра стиля УГК ВАЗ



Практически с самого начала выпуска ВАЗ-21099 имел множество вариантов исполнения, отличавшихся друг от друга комплектацией, отделкой салона и особенностями элементов оперения. В 2001 году на все семейство *Samara* распространилась система обозначения исполнений, годом ранее принятая для семейства «*Samara-2*». В результате «девяносто девятая» обзавелась тремя

«говорящими» дополнениями к основному пятизначному индексу: ВАЗ-21099-00 «стандарт», ВАЗ-21099-01 «норма» и ВАЗ-21099-02 «люкс». Цифры между «99» и индексом исполнения свидетельствовали уже о конкретных комплектациях и иных особенностях.

С 1997 года часть машин оснащалась моторами ВАЗ-2111-80 с распределенным впрыском топлива. В индексах этих модификаций вместо первого «нуля» в обозначении исполнения стояла «двойка». При этом существовало и множество вариантов как системы зажигания, так и системы питания от карбюратора до распределенного впрыска.

Заслуживает упоминания праворульный экспортный вариант, имевший индекс «21099-0000610» (последние три цифры могли также быть «611» или «614»). В маркировке кузовов этих машин к основному индексу добавляли шестую цифру: «210996» (1,3 л) и «210998» (1,5 л). Такие машины поставлялись в Австралию, на Кипр и в Великобританию.

Заводских версий, которые можно было бы считать не вариантами исполнения, а полноценными модификациями, ВАЗ-21099 не имел. Сборка популярного седана с мая 2001 года осуществлялась на ЛуАЗе (Луцк), а с декабря 2003-го — на ЗАЗе (Запорожье).

Найди десять отличий

ВАЗ-21099 отличался от «девятки» прежде всего отдельным закрытым объемом выступающего багажника (вместо пятой двери хэтчбека). Основные размеры автомобиля (включая колесную базу) остались неизменными, но именно для формирования полноценного багажного отделения задний свес был удлинен на 199 мм. В сочетании с достаточной высотой третьего объема и компактной задней подвеской это позволило создать весьма вместительный «грузовой отсек» 0,4 м³, что на 7% превышало аналогичный параметр тольяттинской «классики». При этом заднее сиденье осталось таким же, как на «девятке», то есть могло складываться: багажник лишился задней стенки, давая возможность разместить негабаритные по длине грузы (для граждан страны, в которой сезонная перевозка садового инвентаря всегда была серьезной проблемой, такая конструкция безусловное достоинство). Открывающаяся почти вертикально (на угол 80 градусов) крышка багажника позволяла свободно загружать в него вещи. Расположение элементов, способных повлиять на архитектуру третьего

объема, не изменилось: бензобак остался под задним сиденьем перед балкой задней подвески, а запаска под полом багажного отделения.

Седан оснастили оригинальными задним стеклом с электрообогревом и задним бампером. Все остальные элементы кузова были унифицированы с ВАЗ-21093 (двери, капот, облицовка радиатора, передние крылья), или использовались базовые для всего семейства (передний бампер, светотехника). По сравнению с «девяткой» ВАЗ-21099 потяжелел на 35 кг.

Салон седана, задуманного как самая престижная модель семейства, отличалась от салона ВАЗ-21093 только новой панелью приборов. Комбинация приборов получила тахометр, по-новому расположились контрольные лампы. Впоследствии этот вариант торпедо переключал на часть хэтчбеков, а ВАЗ-21099 первое время выпускался не только с новой, но и со старой, «восьмерочной» панелью. До появления ВАЗ-21099 вытяжная решетка у ВАЗ-2109 находилась в заднем углу окна боковины. На ВАЗ-21099 это окошко уменьшилось, решетка туда не помещалась, поэтому вытяжку перенесли в задний торец задних дверей. Это позволило

убрать решетку в окне боковины и увеличить стекло и на ВАЗ-2109.

Базовый силовой агрегат также был «заимствован» у ВАЗ-21093 — двигатель ВАЗ-21083 рабочим объемом 1499 см³ 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. В 1990 году ВАЗ-21099 стоил 9400 руб. Цена обыкновенной «девятки» тогда составляла 9000 руб. Самым дешевым легковым автомобилем была «Ока» (3500 руб.), а самым дорогим ГАЗ-24-12 (19 400 руб.). Однако вскоре рынок расставил все по своим местам, и уже к середине 90-х годов ВАЗ-21099 действительно стал самым престижным отечественным автомобилем, цена которого колебалась в районе 10 тысяч долларов и заметно превышала стоимость всех прочих легковых машин, включая «Волги». ГАЗ-31029 в те же годы на «черном рынке» стоил около 9,5 тысяч долларов.

**АВТО
ЛЕГЕНДЫ**

СССР

**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



«МОСКВИЧ-427»

DeAGOSTINI

