**03-324 ВАЗ 2131 «Нива»i 4х4 5-дверный универсал, мест 5, прицеп до 0.6 тн, багажник 0.42/0.78 м3, вес: снаряженный 1.37 тн, полный 1.87 тн, ВАЗ-21214-10 80 лс, 137 км/час, на 2009 г. более 100000 экз., ОПП ВАЗа г. Тольятти 1995–21 г.**

****

 *Из статьи «Плюс полметра: история разработки и особенности конструкции ВАЗ-2131», автор Олег Полажинец, kolesa.ru 20.02.2021.*

 Казалось бы, всем хороша старая-добрая трехдверная Нива, дожившая на конвейере до нашего времени. Проходимость, доступность, дешевизна – эти плюсы «коротыша» прошли с ним через четыре с лишним десятилетия. Однако многие автомобилисты еще в советские времена вынужденно отказывались от трехдверной машины из-за её, мягко говоря, не самой выдающейся практичности. Короткая база, всего одна боковая дверь с каждой стороны, откровенно маленький багажник – Нива не была альтернативой Жигулям, заставляя потенциального покупателя делать выбор в формате «или – или». Ведь, выбирая проходимость, нужно было явно жертвовать грузопассажирскими качествами автомобиля. И именно поэтому со временем традиционную «двадцать первую» дополнил длиннобазный пятидверный вариант, который многие владельцы ласково называют «крокодилом».

**Начало**

 В девяностые годы на ВАЗе занимались «последней Надеждой» на однообъемник – то есть полноприводным минивэном на базе Нивы. Это был поисковый проект, целью которого было получение ответа на вопрос, можно ли на базе обычной Нивы сделать что-то совершенно новое для завода – например, минивэн. При этом запас прочности обычной Нивы был неизвестен. Точнее, после ряда побед и достижений ВАЗ-2121 было ясно, что это удачная и крепкая машина, но выдержит ли она полуторакратную нагрузку, связанную с превращением в семиместный автомобиль с несущим кузовом?

 Чтобы ответить на поставленный вопрос, из пары серийных трехдверных кузовов сварили два удлинённых на 500 мм остова будущих пятидверок, причем от каждого из «исходников» брали только половину (переднюю и заднюю соответственно). Каждый из прототипов получил весьма пафосное название – Консул и Президент. Эти ходовые макеты отличались тем, что у Консула были узкие задние двери-створки, позволявшие загрузить в кузов мешки с песком для имитации нагрузки, а у Президента их не было.

 Испытания прошли успешно, что удивило и самих заводчан. Ведь неожиданные положительные выводы относительно запаса прочности обычной Нивы позволили тольяттинцам заняться разработкой ВАЗ-2120, известной под названием Надежда.

 В это время на ВАЗе как раз запускали опытно-промышленное производство (ОПП), но «двадцатая» модель еще была откровенно сырой – то есть находилась на стадии «пластилина» и доработок.

**Двадцать девять и другие цифры**

 Именно поэтому на ВАЗе возникла идея не только сделать на модернизированном шасси оригинальный по компоновке одноообъемный полноприводник, но и наладить выпуск (пусть и небольшими партиями) удлинённой Нивы. Ведь дополнительные полметра в базе могли сделать этот автомобиль просторным и практичным, а сам факт одновременного существования «коротыша» и длиннобазной версии был обычным явлением для большинства внедорожников.

 Так поисковый проект постепенно превратился в мелкосерийный автомобиль под индексом 2129. От привычного нам пятидверного «крокодила» он отличался отсутствием пары задних дверей – то есть, удлинив базу и отодвинув заднее сиденье, конструкторы сохранили прежнюю «малодверность» кузова. Впоследствии к товарным экземплярам «двадцатьдевятки» прибавилась модификация 2130, отличавшаяся увеличенным бензобаком.

 «Двадцать девятая» носила неофициальное название «Кедр» и выпускалась малыми сериями в ОПП АвтоВАЗа в 1992-1994 годах, а на её базе было сделано несколько экземпляров коммерческой версии под названием «Утилитер».

 Недостатки трехдверной версии послужили поводом к разработке пятидверного варианта под индексом 2131, где к стандартным передним дверям прибавились задние с вертикальной форточкой и небольшим окошком в новой боковине. Еще одно отличие пятидверки от обычной Нивы – ступенька на крыше, скрывавшая сварные швы.

**«Тридцать первая» из Тольятти​**

В отличие от «тридцать первой» Волги из Горького, тольяттинский автомобиль получил длинную базу по сравнению с оригинальной Нивой, но сохранил утилитарную сущность ВАЗ-2121. База «крокодила» увеличилась на полметра, в остальном же этот автомобиль оставался верен себе​

 Выпуск длинной Нивы в ОПП начался еще в 1995 году, а к 2009-му было произведено свыше 100 000 экземпляров «пятидверки». Сохранив несущую конструкцию, кузов получил целый ряд оригинальных деталей, но по-прежнему для изготовления длиннобазного автомобиля «коротыш» попросту распиливался пополам, после чего в центральную часть вваривались дополнительные кузовные элементы. Это кажется удивительным, но такой «полукустарный» способ в условиях опытно-промышленного производства был вполне нормальным.

 Удлинение кузова на 500 мм приводило к изменению колёсной базы с 2200 мм до 2700 мм, а габаритная длина автомобиля увеличивалась до 4220 мм – то есть Нива по-прежнему оставалась в так называемом С-классе.

 Чтобы «распиленная» и удлиненная машина была достаточно прочной, в конструкцию всё же ввели ряд дополнительных элементов – например, усилители лонжеронов в районе растяжек передней подвески и накладки пола в местах крепления КП и раздатки.

 Поскольку руль на удлинённой машине стал тяжелее, в рулевом управлении появился гидроусилитель, которым впоследствии стали оснащать и обычную «короткую» Ниву. Прежний двигатель, пусть даже и получивший по сравнению с исходником «сто граммов для храбрости», уже не «вывозил» потяжелевший до 1350 кг автомобиль, полная масса которого с грузом и пассажирами составляла уже 1850 кг. Именно поэтому в ОПП было освоено производство 1,8-литрового двигателя ВАЗ-2130, который развивал 84 л.с. и 132 Нм крутящего момента.

Эта версия получила индекс 21312.

 В качестве «тяжелотопливной альтернативы» была разработана модификация 21315, под капотом которой должен был появиться барнаульский вихрекамерный турбодизель 3431 объемом 1,8 литра, однако серийным этот мотор так и не стал.

 Создав «тридцать первую», конструкторы не успокоились, ведь в ОПП на базе этой модели выпускали «санитарку» ВАЗ-2131 СП с увеличенным на 300 мм задним свесом и высокой крышей.

 Существовала и «гражданская» версия санитарного автомобиля с «добавочными» индексами 02, 22 и 42, которая отличалась от «санитарки» обычным пятиместным салоном, а объем багажника при этом вырос до впечатляющих 1900 л. Эта «убернива» выпускалась под заказ с 1999 по 2003 год.

 Пятидверный ВАЗ-2131 был заметно просторнее обычной Нивы, ведь расстояние между передними и задними сиденьями увеличилось на 125 мм, а еще на «лонг» ставили трёхместное заднее сиденье, как у 2108. Приятным «бонусом» был и бензобак, объем которого увеличили до 65 литров.

 Со временем под капотами 31-х прописался 1,7-литровый двигатель с распределённым впрыском топлива вместо традиционного карбюратора, однако в остальном «тридцать первая» осталась верна себе, не получив в процессе конвейерной эволюции ни подушек безопасности, ни кондиционера, ни электрических стеклоподъемников. Концепция машины была простой и незатейливой – та же Нива, только длиннее и просторнее.

 До 2006 года пятидверный автомобиль официально обозначался как ВАЗ-2131, после – как LADA 4x4 5D. Сохранив особенности эргономики водительского места, созданного в первой половине семидесятых годов, эта машина пронесла сквозь годы и «исторические» выгоды для обитателей второго ряда – собственные двери, запас в ногах из-за длинной колёсной базы и более удобное заднее сиденье.

 Что касается геометрической проходимости, то она по сравнению с «короткой» Нивой ухудшилась, что совсем неудивительно, ведь прибавка длины пришлась как раз на расстояние между осями. Однако она осталась вполне достаточной для того, чтобы преодолеть раскисшую грунтовку, ведь трансмиссионный потенциал автомобиля не изменился. Еще один «минус" – увеличившийся радиус разворота, что по меркам класса тоже было абсолютно нормальным явлением.

 Пятидверка превратилась из мелкосерийного проекта, созданного силами ОПП, в полноценный серийный автомобиль: в 2006 году было выпущено около 30 тысяч «коротышей» и более 11 тысяч пятидверных автомобилей LADA 4x4, а к 2009-му общее количество выпущенных «крокодилов» достигло 100 000 экземпляров. Уже свыше четверти века эта модель присутствует в модельной гамме завода, однако в начале этого года появилась информация, что из-за относительно низкого спроса и наличия более современной «пятидверной альтернативы» в виде бывшей «Шнивы» в конце 2021-го производство Lada Niva Legend 5D (а именно так сейчас официально называется ВАЗ-2131) будет прекращено. Официального подтверждения АвтоВАЗа относительно судьбы «тридцать первой» пока нет, однако с экономической точки зрения отправка пятидверки на пенсию первой выглядит вполне логично.