

Распространяется
БЕСПЛАТНО

- Ivesco:
общий сбор
в Монте-Карло
- Танки будут
прыгать!
- Полет
на «Золотом драконе»:
год спустя



Когда впервые появился полноценный мини-вэн отечественного производства? Большинство, уверен, ответят - в середине 90-х годов прошлого века, с появлением однообъемного 7-ми местного УПВ ("универсал повышенной вместимости" - так у нас официально именуются автомобили, которые за рубежом принято называть "мини-вэнами") марки ВАЗ-2120 "Надежда", базирующейся на узлах и агрегатах длиннобазной полноприводной "Нивы".

Отчасти, это так. Но не совсем.

В единственном экземпляре

Автор неслучайно употребил прилагательное "отечественного", а не, например, "российского". Дело в том, что первые наши мини-вэны существовали еще во времена Советского Союза! Правда, в виде опытных экспериментальных образцов или вовсе - макетов в масштабе "один-к-одному", с одним и тем же типом кузова: однообъемной (или "вагонной", как тогда называли) компоновки. (Если, конечно, не считать самодельные конструкции, многие из которых по ряду своих конструктивных и дизайнерских решений вполне могли бы выпускаться серийно).

Но, среди них был и такой, который едва не дошел до конвейера. И с настолько прогрессивным



■ Микроавтобус Москвич-А9

дизайном, на фоне которого даже ВАЗовская "Надя" смотрится старомодно. Произошло это два десятилетия назад, на закате эпохи СССР - в конце 1980-х. Разработка была просто уникальна. Действительно, самый настоящий семи местный мини-вэн, или - Универсал Повышенной Вместимости!

Спроектирована и построена эта машина была не на РАФе, как можно было бы предположить (по той лишь причине, что рижский завод в СССР являлся "монополистом" по производству микроавтобусов), а на московском Автозаводе Ленинского Комсомола (там, где когда-то делали легковые автомобили "Москвич"! Кстати, там же (на АЗЛК), где ровно полвека назад - в 1957 - был сделан первый отечественный микроавтобус с "мини-вэновскими" габаритами и пассажироместностью - "Москвич-А9". (Для справки: все отечественные микроавтобусы на 9-10 мест и первые, появившиеся в начале 90-х, аналогичные иномарки, в основном - японские

"Тойоты" и "Ниссаны" - называли либо "микриками" или "микробами"; но чаще всего - "рафиками", по названию и марке единственного в Советском Союзе производителя автобусов подобного типа - "Ригас Аутомобилес Фабрикас". Автостроительное предприятие полностью прекратило свое существование в самом начале 2000-х, выпустив последний "Рафик" семейства 2203 в 1997-ом.)

Так вот, в конце 80-х, московский АЗЛК спроектировал и изготовил в единственном экземпляре мини-вэн с многообещающими смелыми конструктивными решениями: футуристический дизайн, опережавший свое время. Панели кузова из легких композитных материалов, обилие электроники под капотом, двигатель - шестнадцатиклапанный, с впрыском. Тройной ряд сидений: по паре кресел спереди и сзади, три в середине. Настоящий мини-вэн! Для стандартного образа советского автомобиля это было подлинной революцией. Самое "крутое", что тогда было - переднеприводные "зубила": ВАЗовские "восьмерка-девятка", тот же "сорок первый" "Москвич", да "аристократически-консервативный" седан классической компоновки с ГАЗа - "Волга" 3102 (не продававшаяся в



■ Макси-вэн Арбат АЗЛК-3733



■ АЗЛК-2139 "Арбат"



частные руки). Первых из перечисленных автомобилей (кроме, конечно, представительской "Волги") - просто "рядом не стояло" с тем, который сконструировали в КБ АЗЛК!

Назывался автомобиль - АЗЛК-2139 "Арбат". Даже на одном из "параллельных" образцов "Арбата" боковые повторители поворотов были встроенными в наружные зеркала заднего вида! И это почти 20 лет назад! Да, в общем-то, и первый в родном Отечестве мини-вэн тоже принадлежал марке "Москвич", образца 1957 года. Восьмиместный опытный А-9 полувекковой давности, на базе которого еще хотели создать и фургон, грузоподъемностью полтонны. (Кстати "рафиковская" "восьмерка" - первенец латвийского завода "РАФ-8" - появился годом позже и своим дизайном несколько напоминал аналогичную "москвичевскую" "девятку").

Уникальный "Арбат" был без пяти минут на конвейере, но вместо него прямым ходом поехал в "свой" музей. Ведь еще в 87-ом, когда на конвейер встал принципиально новый автомобиль, отличный от прежнего семейства (переднеприводный



хэтчбек "Москвич-2141"), главных конструкторов перспективно-новаторского мини-вэна наградили Государственной премией СССР. В новом автомобиле действительно все было ново и необычно! Теперь же, вместо настоящего автогиганта, только и остался тот самый заводской "мемориал", уникальные экспо-

наты которого в период кризиса тоже едва не пустили "с молотка".

«Надежда», не оправдавшая надежд

Серийные же 7-8-местные "вэны" отечественного производ-





тва появились только под занавес века: "макси" от ГАЗа - "Соболь" с "Баргузином" (по большому счету - укороченные версии микроавтобуса "ГАЗель") и "мини", с ВАЗа - та самая "Надежда". Кстати, как стало известно из официальных источников, с осени 2006 года прекращено производство автомобилей-универсалов повышенной вместимости - ВАЗ-2120 "Надежда". Того самого, которого принято считать первым отечественным мини-вэном, выпускавшимся серийно. В прошлом году было собрано всего 800 мини-вэнов. "Надежда" появилась в 1995 году, а в 98-ом начался ее мелкосерийный выпуск. Автомобиль с самостоятельным кузовом базировался на узлах и агрегатах длиннобазной пятидверной "Нивы" (ВАЗ-2131). "Надежда" не оправдала надежд Волжского автозавода - спрос на нее был на удивление низким (из-за неоправданно завышенной стоимости - велась "полуручная сборка в ОПП). За все время с начала мелкосерийного изготовления было выпущено чуть больше 8 тысяч экземпляров. И это значит, что в скором времени мини-вэну ВАЗ-2120 "Надежда" на российских дорогах суждено стать этаким "экзотикаром" или автораритетом - кому как больше нравится.

Очень жаль - хороший и действительно универсальный был автомобиль, да еще и с полным приводом (что крайне редко бывает на машинах аналогичного типа зарубежных марок). В последнее время выпуск



кался в модернизированном варианте (с литерой "М" после числового индекса) - ВАЗ-2120М. Различия, главным образом, заключались в ином оформлении передка, в видоизменениях передней и задней светотехники, обоих бамперов, выштамповок на боковинах кузова и панели приборов. Все остальное, в том числе двигатель - оставалось без существенных изменений. Но и эти меры не меняли ситуацию, и производство интересного автомобиля в результате все же свернули. Сейчас в автосалонах дилеров реализуются ее последние, "нулевые" экземпляры. Так что тем, кто еще хочет приобрести новенькую "Надежду", стоит потгоропиться.

Та самая машина

Таким образом, на сегодняшний момент в России нет своего мини-вэна в традиционном понимании, то есть нет 7-местного "легкового автобуса". (Если только не считать вышеупомянутые ГАЗовские "макси", которые все же великоваты для обычного автолюбителя). И очень хочется надеяться, что эта временная пауза...

Кстати, были ли у мини-вэна АЗЛК-2139 "Арбат" иностранные аналоги, с которых он мог быть скопирован? Если посмотреть сбоку и сзади, то автомобиль слегка напоминает американское трио - "Понтиак ТрансСпорт", "Олдсмобиль Силуэт", "Шевроле Люмина". Но "Арбат" фактически был готов к заводскому конвейеру уже в 1988-89 г.г., а американский "Понтиак" дебютировал на зимнем автосалоне в Детройте только в начале 1991года. В Европе похожих автомобилей также не было (французский "Рено Эспей" выглядел все-таки по-другому). Единственно, что, параллельно с нашим мини-вэном разрабатывался совместно с дизайнерами-кузовщиками из Чехословакии "макси-вэн" (больше похожий уже на микроавтобус "пониженной вместимости") с тем же названием, но иным индексом - АЗЛК-3733. Это была именно та самая машина, у которой повторители поворотов были встроенными в боковые зеркала заднего вида.

Евгений НИФАШЕВ