**03-161 Шевроле Нива, Chevrolet Niva 1.7 4х4 5-дверный универсал, мест 5+75 кг или 2+300 кг, багажник 320 или 650 л, прицеп до 1.2 тн, вес: снаряженный 1.41 тн, полный 1.86 тн, ВАЗ-2123 80 лс, 140 км/час, более 700000 экз., GM-АвтоВАЗ и ВАЗ, г. Тольятти, 2002-20 г. в.**



 В сентябре 2002 года с конвейера совместного предприятия GM-АВТОВАЗ сошел внедорожник Chevrolet Niva с VIN-номером 212300200**000001** на кузове. С декабря 2019 года эта сборочная площадка полностью принадлежит АВТОВАЗу и сейчас называется «Лада Запад Тольятти». Как Chevrolet Niva автомобиль выпускался до 2020 года, за это время со сборочного конвейера GM-АВТОВАЗ сошло более 700 тысяч автомобилей. Последние выпущенные образцы отличались от первой машины довольно существенно: за время серийной жизни в конструкцию Нивы было внесено около 2000 изменений.

 С июля 2020 года автомобиль вновь выпускался под маркой Lada, на радиаторной решетке шеврон Chevrolet сменила вазовская ладья. В декабре 2020 г. автомобиль пережил рестайлинг и сменил имя на Lada Niva Travel. Летом 2021 года производство было перенесено на главный конвейер АВТОВАЗа, на одну линию с классической Niva Legend, а завод «Лада Запад Тольятти» был законсервирован.

*Из статьи «Путь в эмигранты: история разработки Нивы, ставшей Chevrolet» на yaplakal.com. Автор: Олег Полажинец.*

 Совсем недавно мы вспоминали о том, как на ВАЗе пытались модернизировать Ниву первого поколения и как результаты трудов вылились лишь в рестайлинг существующего автомобиля. Однако необходимость создания нового внедорожника никуда не исчезла – а напротив, обострилась. Проект с индексом 2123 стал новой попыткой реализовать все лучшие наработки.

**Без каркаса**

 Несмотря на то, что работы над проектом 2123 начались еще в первой половине восьмидесятых годов XX века, в определённый момент конструкторам стало понятно, что целесообразнее заниматься созданием новой модели, а не пытаться улучшить обычный ВАЗ-2121.

 Поскольку все силы заводчан в то время были брошены на постановку на конвейер ВАЗ-2108, всерьез заниматься перспективной легковушкой повышенной проходимости начали несколько позже. Официальной точкой отсчета можно считать 1986 год, когда техническое задание на модель 2123 было окончательно сформировано и направлено в проектные отделы АВТОВАЗа.

 Важной особенностью техзадания на модель 2123 был тип кузова – каркасный. У такой конструкции с навесными пластиковыми панелями на тот момент в Тольятти были как сторонники, так и противники. Однако вскоре от идеи «закаркасить» Ниву отказались, ведь это требовало огромных финансовых затрат и полной переналадки производства.

**Кроссоверные мысли**

 Мнения разделились: одни конструкторы считали, что в новой машине можно пожертвовать проходимостью в пользу других потребительских качеств, другие же полагали, что Нива-2 по внедорожному потенциалу не должна уступать ВАЗ-2121. Неудивительно, что «джиперской» концепции придерживались те дизайнеры, конструкторы и испытатели, кто имел непосредственное отношение к разработке первой Нивы. Они-то как раз встали горой за «родную» схему и не дали превратить компактный тольяттинский внедорожник в кроссовер вроде Toyota RAV4 или Hyundai Tucson. История не предполагает сослагательного наклонения, но у Нивы, похоже, была возможность войти в одну реку дважды и снова опередить время со своей концепцией – на сей раз «паркетной». Не сложилось – вследствие того, что «двадцать первая» в части внедорожных качеств проявила себя очень ярко, отказываться от её главного козыря на заводе не рискнули.

**Не забыть о красоте**

 Окончательно определившись с тем, что новая Нива концептуально будет являться улучшенным продолжателем идей прежнего внедорожника, конструкторы перешли к дизайну кузова. Вначале были изготовлены два макета. Вариант В. Сёмушкина сильно напоминал осовремененный ВАЗ-2123, который явно был «привязан» к старой платформе. В то время как на эскизах А. Белякова перспективная Нива предстала совсем иной – 5-дверной, более обтекаемой и «пухлой», с узкими передними фарами и аэродинамичным силуэтом. Многое в линиях и решениях так или иначе перекликалось с будущей «десяткой», над которой в то время также работали на ВАЗе. Точнее, концепты Белякова и Сёмушкина (поздние) больше походили на универсал с индексом 2111.

**Мощнее, комфортнее, вместительнее**

 Конструкторы не видели новую Ниву с прежним мотором. В качестве силового агрегата они предлагали использовать мотор будущей «десятки» (16-клапанный 2110), а также 1,8-литровый дизель, который в то время как раз разрабатывали для «сорок первого» Москвича совместно с АЗЛК.

 Наконец, был и «голос разума», предлагавший на первых порах установить под капот «разжатый» на сотню-другую кубиков обычный «жигулевский» двигатель, получивший впоследствии индекс 21213. Ирония судьбы, но новой Ниве было суждено родиться и состариться именно с таким агрегатом – пусть не самым современным и тяговитым, но зато реально существующим в производстве.

 Работая над интерьером и эргономикой будущей Нивы, конструкторы столкнулись с тем, что у компактной 5-дверки практически нет серийных аналогов, которые можно было бы использовать в качестве «точки отсчета»! Перед конструкторами стояла непростая задача: новая машина должна стать заметно комфортнее обычной старушки-Нивы, обеспечив приемлемую посадку для всех пяти обитателей салона, а не только для водителя и переднего пассажира, как это практиковали ранее с учетом целевого назначения автомобиля повышенной проходимости.

**Долгий путь к выпуску**

 К 1989 году на техсовете НТЦ ВАЗа концепцию модели 2123 рассмотрели и окончательно утвердили. Таким образом, итогом пятилетних поисков и экспериментов стала 5-дверная машина с продольно расположенным двигателем и постоянным полным приводом по обычной для Нивы схеме – через межосевой дифференциал с возможностью блокировки.

 Увы, распад СССР в 1991 году сильно повлиял на историю модели 2123, работы над которой временно негласно были признаны второстепенными. Как и в случае с «восьмеркой», все силы на заводе концентрировались на запуске новой легковушки – на сей раз модели 2110. Вдобавок на ВАЗе в то время как раз запускали в серию модернизированную Ниву с индексом 21213, но из-за проблем с задними фонарями вначале удалось освоить лишь «гибрид» с индексом 21219, где «двести тринадцатый» мотор объемом 1,7 л установили в старый кузов с короткой задней дверью и шестерочной задней оптикой.

 Поскольку серьезную модернизацию трансмиссии в новых экономических условиях завод никак не тянул, было принято решение остановиться на максимальной унификации с трансмиссией серийных ВАЗов – коробкой передач 21074 и «раздаткой» 2121.

 Возникли и проблемы с внешностью: поскольку дизайн прежних макетов получился слишком «легковым», он не очень вязался с «джиперской» концепцией автомобиля. Вдобавок в начале девяностых годов экстерьер прототипов смотрелся уже от силы сегодняшним, а не завтрашним днем. А это значит, что к моменту постановки на конвейер новая Нива безнадежно устарела бы. На ВАЗе это понимали и пытались найти очередной «дизайн вне времени», как это удалось сделать на модели 2121.

 Тем не менее к 1993 году все тот же Сёмушкин «снова нашел» облик Нивы – на сей раз 5-дверный и современный. К тому времени поспели и первые ходовые образцы 2123. Они показали, что машина должна получиться более устойчивой, вместительной и удобной, но… по проходимости новая модель явно уступала старушке-2121.

 Параллельно с доводкой технической части на ВАЗе работали и над внешностью Нивы. В частности, руководству завода не нравился «днепрогэс на передке», как метко окрестили заводчане решение радиаторной решетки со множеством вертикальных отверстий. Впоследствии от него отказались в пользу более традиционного решения – правда, уже в рамках СП с General Motors, когда Нива стала не только Niva, но и Chevrolet.

 Первые образцы 2123 были изготовлены в ОПП ВАЗа, а всего с 1999 по 2001 годы в опытно-промышленном производстве было сделано около 1 000 новых Нив.

 Однако после того, как завод выполнил подготовку автомобиля к производству, к новинке неожиданно проявил интерес концерн GM, который решил выпускать модель под собственным брендом на новообразованном СП GM-AVTOVAZ.

*Из статьи «Chevrolet Niva — История создания автомобиля» на drive2.ru, автор Роман Полькин.*

 Чтобы перейти от опытного производства к конвейерному, Волжский автозавод четыре долгих года искал спонсора и нашел его в лице General Motors. Две компании создали под выпуск ВАЗ-2123 (если быть точными, под выпуск Chevrolet Niva) отдельное предприятие — СП «GM-АвтоВАЗ».

 Изучив машину, GM-овские инженеры пришли к выводу, что она страдает рядом недоводок. Поэтому они внесли около 1700 изменений. На Chevrolet Niva появился электроусилитель оригинальной вазовской конструкции. В конце 1990-х г. он стал революционной новинкой.

 Chevrolet Niva открыла General Motors путь в Россию и стала одним из самых популярных джипов страны, заслужив много наград и поставив несколько рекордов.

 В отличие от моделей Chevrolet иностранного происхождения, которые часто проходят обновление, Niva выпускается уже довольно долго без значительных изменений. Слегка изменяется стиль, улучшаются безопасность и комфортность. Постепенно машина «обросла» такими системами, как ABS, подушки безопасности и EBD. Модификация подвески улучшило управляемость. В 2009 г. в рестайлинге машины поучаствовало итальянское ателье Bertone, а измененная оптика фар стала давать более сфокусированный свет.

 Передавая документацию на GM-АвтоВАЗ, Волжский автозавод настолько был уверен в том, что ВАЗ-2123 отправит на покой старую «Ниву», что заодно передал права на использование названия «Нива» и его экспортного варианта Niva. Однако получилось не так. Новинка оказалась почти в 2 раза дороже предшественницы, и продажи прежней «Нивы» отнюдь не упали. А на более стильную и комфортную новинку обратили внимание те, кто раньше покупал недорогие иностранные джипы: KIA Sportage или Suzuki Vitara.

 Перед АвтоВАЗ встала дилемма: снимать «Ниву» с конвейера смысла нет, но выпускать под прежним названием ее нельзя. Поэтому машину переименовали в Lada 4x4.

Сейчас оба автомобиля относительно мирно сосуществуют: слишком разные у них покупатели. Одна загвоздка: какие бы усилия ни прилагали заводы, приучая покупателей к изменившимся названиям, для российских водителей Chevrolet Niva так и остается «другой „Нивой"». Они называют ее «Шеви „Нива"», a Lada 4x4 — по старинке «Нивой».

 По версии Ассоциации Европейского бизнеса РФ, Chevrolet Niva являлся самым продаваемым вседорожником России в 2004-2008 г., был удостоен премии автомобильных журналистов «Внедорожник года-2009» в номинациях SUV и «Премьера года».