**. 03-039 ВАЗ-2107 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль в люксовом исполнении, мест: 5, в багажнике 50 кг, прицеп 0.3 тонн, вес: снаряженный 1.03 тонн, полный 1.43 тн, ВАЗ-2107 77 лс, 152 км/час, на ВАЗе 2.874.382 экз., г. Тольятти 1982-2011 г. в.**

 ВАЗ-2107, увидевший свет ещё при Л. И. Брежневе, оказался настолько органичным автомобилем, что в производстве на АвтоВАЗе продержался почти 30 лет и пользовался спросом, пусть уже и не в первоначальном сегменте «классности». Последний экземпляр ВАЗ-2107 серийной сборки был выпущен 29 июля 2011 г. Он стал последним автомобилем АвтоВАЗа классической компоновки. В период 1982-2011 г. на главном конвейере АвтоВАЗа собрано 2 874 382 автомобилей ВАЗ-2107. «Семерка» два раза удостаивалась чести стать юбилейным автомобилем - В августе 1982 года (7-миллионный ВАЗ) и январе 1984-го (8-миллионный ВАЗ).

*По материалам К. Андреева, С. Доброва, А. Павленко и М. Шелепенкова 2010 года.*

 Острословы, окрестившие ВАЗ-2107 «русским мерседесом», даже представить не могли, что когда начиналась работа над люксовым вариантом обновленной «классики», перед тольяттинскими дизайнерами была поставлена задача именно с такой формулировкой: «Создать русский «Мерседес».

**«Революционная ситуация»**

К концу 1970-х годов появились две объективные причины для создания нового семейства автомобилей ВАЗ. Во-первых, модельный ряд на базе «копейки» устарел морально, что привело к падению покупательского спроса за границей и снижению экспорта. На момент начала серийного производства ВАЗ-2106 в 1977 году характерной для ФИАТ-125 внешности передка с четырьмя круглыми фарами, обрамленными прямоугольными пластиковыми «очками», исполнилось 10 лет. Во-вторых, конструктивно это семейство во многом перестало соответствовать ужесточившимся мировым требованиям к безопасности, токсичности выхлопа, расходу топлива, уровню шума и прочим показателям, что также негативно сказывалось на востребованности «Лады».

 Словом, техническое задание, полученное тольяттинскими конструкторами и дизайнерами, сводилось к следующему: с одной стороны, необходимо было произвести настолько глубокую модернизацию облика автомобилей, чтобы они производили впечатление совершенно новых машин. С другой требовалось свести к минимуму принципиальные изменения каркаса кузова, что, в конечном счёте, позволило бы перейти на выпуск новых моделей с максимальной экономией времени и средств. Главное же условие заключалось в том, чтобы можно было без остановки производства «пойти на попятную» в случае необходимости доводки тех или иных элементов конструкции. И всё это должно было соответствовать упомянутым уже новым международным стандартам. Например, отказ в модернизированном семействе от форточек на передних дверях не только дизайнерский изыск, но и дань требованиям пассивной безопасности, строго регламентирующим внутренние выступы в салоне. Кроме того, отсутствие форточек было залогом снижения уровня шума и аэродинамического сопротивления (читай расхода топлива),упрощения сборки и затрудняло проникновение в салон посторонних лиц.

 Техническое задание и объем изменений автомобилей нового семейства, по сравнению с уже существующим, были определены к 28 августа 1976 года. ВАЗ-2105 должен был заменить «первую» и «одиннадцатую» модели, а ВАЗ-2107 продолжить люксовую линию «тройки» и «шестерки».

 По сроку освоения «07» имела годовой запас. При этом на «пятерке» были применены основные технические и технологические новшества: плоскозубчатый ремень привода распредвала вместо цепи, цельноформованные обивки дверей и потолка, полиуретановые набивки сидений, блок-фары, монтажный блок с реле и предохранителями и многое, многое другое. А вот ее «буржуазный» вариант с облагороженной внешностью и повышенной комфортностью, ВАЗ-2107, стал полем именно дизайнерской деятельности. Художникам-конструкторам пришлось решить довольно сложную задачу.

 Автомобили нового семейства должны были отличаться настолько, чтобы их как минимум

не путали друг с другом на дороге. В то же время, кузова следовало максимально унифицировать друг с другом, используя при этом «общий знаменатель» с уже освоенными в производстве крупными штамповками (панели боковин, крыша и т. п.). Наконец, машину следовало сделать внешне куда более выразительной и даже эпатажной, по сравнению со сдержанно-элегантной «пятеркой». Именно это последнее требование и было обозначено расплывчатым определением «русский мерседес».

 «Мерседес» тогда вообще воспринимался как бренд, символизирующий роскошь и процветание. Примерно такая же имиджевая роль среди отечественных автомобилей отводилась ВАЗ-2107. Попытка достичь желаемого эффекта, заменив облицовку на более дорогую и представительную,

к успеху не привела. Попробовали пойти по проторенному пути и использовать в оформлении передка четыре круглые фары вместо двух прямоугольных, но, по свидетельству самих авторов, такой автомобиль выглядел «беднее и бледнее», чем с новыми блок-фарами. Тогда и была придумана характерная решетка а-ля «мерседес». С одной стороны, на автомобиле такого

класса она должна была выглядеть довольно нелепо: подобные акцентированные облицовки традиционно украшали крупные машины с мощными двигателями и длинными капотами. С другой стороны, лучшей «визитной карточки», издалека заявляющей если не о реальном статусе, то об имеющихся притязаниях владельца автомобиля, придумать было нельзя. В итоге то, что получилось у дизайнеров, можно считать своего рода прецедентом: достаточно яркая решетка расположилась между блок-фарами как влитая и выглядела абсолютно органично.

 Естественно, с новой облицовкой пришлось увязывать и форму капота, что сделало автомобиль еще более оригинальным и в какой-то степени вывело его за пределы существующих в то время тенденций автодизайна.

 Поскольку крышки капота и багажника заводские дизайнеры видели лишь в едином стилистическом ансамбле, формирующем облик автомобиля, то после изменения первой отказались и от подштамповок на второй дабы избежать диссонанса. Однако такая крышка добавила лишних хлопот технологам: получить качественную поверхность на плоских элементах сложнее. Кстати, недавно крышку багажника 2107 перестали выпускать, и на все семейство теперь ставится более технологичная крышка 2105.

 Другой важной деталью, призванной без серьезных вложений подчеркнуть статус автомобиля, должны были стать бамперы Дизайнеры настаивали на том, что хромированную облицовку радиатора обязательно должен визуально поддержать хром на бампере. Сначала намеревались

просто отполировать верхнюю полку алюминиевого «пятерочного» бампера, однако, в конце концов, решили не экономить на имиджеобразующих мелочах и сделать (впервые в отечественном автомобилестроении) оригинальные бамперы из пластмассы с настоящей хромированной накладкой.

 С этой деталью связана целая история. Дело в том, что опыта работы с пласт массовыми бамперами на ВАЗе не было. Более того, пригодная по характеристикам пластмасса в СССР тогда вообще не выпускалась. Так что начинать пришлось с нуля. Но и с запуском в производство этого элемента безопасности сложности не закончились. Уже на серийных машинах вдруг обнаружилась склонность новых бамперов к немотивированному, на первый взгляд, саморазрушению. Оказалось, что пластмасса, из которой те были изготовлены, не воспринимает низкооктановый этилированный бензин. Если на автозаправочных станциях на бампер случайно попадало такое топливо, деталь приходила в негодность. Пришлось срочно менять рецептуру и технологию.

Завершающим штрихом самобытной внешности ВАЗ-2107 стали иные, по сравнению с «пятеркой», задние фонари.

На стадии разработки планировали декорировать боковины кузова резиновыми молдингами, однако попытки сажать их на клей успехом не увенчались (постоянно отходили окончания), а «дырявить» панели крыльев и дверей не стали.

 Окончательный вариант внешнего облика «семёрки», разработанный В. Степановым, был принят техсоветом и межведомственной комиссией практически без замечаний. Для соблюдения международных нормативов безопасности пришлось вводить некоторые новые конструктивные элементы. Крепление бамперов предусматривало применение гидроопор, а конструкция дверей позволяла устанавливать брусья безопасности, оговоренные американскими стандартами.

 С целью улучшения управляемости и устойчивости специально для нового семейства были разработаны новые радиальные шины МИ-166 с металлобрекером.

 По-настоящему роскошным получился салон, где принципы машины класса «люкс» были реализованы в полной мере. Самое сильное впечатление производили передние кресла. Именно кресла, поскольку их эргономичность, удобство и богатая отделка (обиты они были велутином) выходили далеко за пределы функциональных требований к автомобильным сиденьям. Не последнюю роль в создании антуража роскоши играли подголовники, интегрированные с высокими

спинками. Впрочем, часть «семерок» с самого начала комплектовалась обыкновенными сиденьями со съемными подголовниками. Удобно устроившись в анатомическом кресле, водитель сразу обращал внимание на новый руль, сделанный из вспененного полиуретана на жестком каркасе, новую панель приборов и сами приборы, защищенные антибликовыми стеклами. К «пятерочным» спидометру, указателю температуры антифриза, вольтметру и указателю уровня топлива, добавились тахометр и указатель давления масла. По-новому были решены системы отопления и вентиляции салона.

 Заднее сиденье, так же как и на ВАЗ-2106, получило выдвижной центральный подлокотник, хотя на его месте мог оказаться... бар-холодильник! При проектировании салона такой вариант рассматривался, равно как и возможность поместить этот атрибут «красивой жизни» за спинкой заднего сиденья, под подоконной полкой, однако подобную роскошь посчитали, в конце концов, излишней.

**Мелочи жизни**

 Первые опытные образцы ВАЗ-2107 подготовили к марту 1978 года. По давно заведенной традиции автомобили следовало представить в Москве высшему руководству страны. Машины привезли в НАМИ и подготовили к «смотринам». Буквально за час до показа у «семерки» при попытке выгнать машину из бокса сломался замок водительской двери, и она перестала захлопываться. Спасать положение кинулся сопровождавший свое детище в столицу главный конструктор ВАЗа Георгий Мирзоев; меньше часа у него было на то, чтобы исправить замок. Он лично снял обивку с двери, разобрал замок(неисправность оказалась пустяковой, соскочила пружинка) и опять все собрал. Едва машину выкатили на площадку, подъехал лимузин Косыгина. Поздоровавшись, он первым делом подошел к «семерке» (рядом стояли и другие образцы продукции ВАЗа) и открыл ту самую водительскую дверь!

 Машина произвела на Косыгина хорошее впечатление, и он даже высказывался за то, чтобы выпускать ее без ВАЗ-2105, но после приведенных аргументов согласился, что более дешевая «пятерка» также необходима. Вечером Косыгин подписал «Постановление правительства о постановке на производство нового семейства автомобилей ВАЗ». А ведь такая деталь, как

неработающий замок двери, мог испортить впечатление от машины и перечеркнуть всю работу огромного конструкторского коллектива завода.

 В 1982 году машина начала сходить с конвейера Волжского автозавода. Первоначальная комплектация «семерки» предусматривала установку двигателя рабочим объемом 1458 см3 (модернизированого ВАЗ-2103) и 4-ступенчатой КПП. Модернизация, пожалуй, лучшего из всей

линейки жигулевского двигателя заключалась в установке нового карбюратора «Озон» с экономайзером принудительного холостого хода и автоматической (на части машин) регулировкой температуры воздуха, поступающего в воздушный фильтр.

 Впрочем, еще на стадии постановки технического задания конструкторам дали установку: гамма двигателей ВАЗ-2107 должна варьироваться от 1,2 до 1,8 литра. Впоследствии «семерка» оснащалась едва ли не всеми возможными моторами Волжского автозавода.

 За все время выпуска ВАЗ-2107 Волжский автозавод так и не обогатил ее различными версиями кузовов, поэтому все разнообразие модификаций свелось к установке различных силовых агрегатов:

ВАЗ-21079 роторно-поршневой двигатель ВАЗ-4132 (140 л, с.), 1995 - 2002.

ВАЗ-21074 двигатель 2106,1,6 л, 8 кл., карбюратор, 1982 - 04.2012

ВАЗ-2107 двигатель 2103,1,5 л, 8 кл., карбюратор, 1982 - 04.2012.

ВАЗ-21072 двигатель 2105,1,3 л, 8 кл., карбюратор, ременной привод ГРМ, 1982 - 2001.

ВАЗ-21073 двигатель 1,7 л, 8 кл., моновпрыск, каталитический нейтрализатор выхлопных газов экспортная версия для европейского рынка, 1982 - 2003.

ВАЗ-21077 двигатель ВАЗ-2105,1,3 л, 8 кл, правый руль

ВАЗ-21078 двигатель 2106,1,6 л, 8 кл., карбюратор, правый руль экспортная версия

ВАЗ-2107-20 двигатель 2104,1,5 л, 8 кл., распределенный впрыск; под нормы Euro-2

ВАЗ-2107-71 двигатель 1,4 л., 66 л.с. двигатель 21034 (21033-10) под бензин А-76,

Версия для Китая

ВАЗ-21074-20 двигатель 21067,1,6 л, 8 кл., распределенный впрыск.

ВАЗ-21077 двигатель ВАЗ-2105,1,3 л, 8 кл, правый руль

ВАЗ-21078 двигатель 2106,1,6 л, 8 кл., карбюратор, правый руль экспортная версия.

ВАЗ-21079 роторно-поршневой двигатель ВАЗ-4132 (140 л, с.)

**С роторным двигателем**

 История роторной ветви тольяттинского модельного ряда началась в 1974 году, когда по заказу силовых ведомств были созданы «Жигули» с односекционным РПД 70 л. с. (ВАЗ-21018). Ничего секретного в этих опытах, разумеется, не было. Разработка роторов виделась тольяттинским конструкторам весьма перспективным направлением развития силовых агрегатов автомобиля. Интерес силовиков всего лишь позволил воплощать наработки в металле, без оглядки на бюджет.

Коммерческий провал эксперимента германских автомобилестроителей, рискнувших выпускать серийно модель MSU-R08O с РПД и признавших затем использование роторов на серийных легковых автомобилях если и не бесперспективным, то преждевременным, нашей решимости не поколебал.

 В конце 80-х был создан 2-секционный РПД ВАЗ-413, затем, в 1994 году, начат выпуск мотора ВАЗ-415, в равной степени пригодного как для классических, так и для переднеприводных моделей. Двухсекционный ротор ВАЗ-415 при массе 113 кг развивал мощность 140 л. с. Минимальный расход топлива составлял всего 230 г/л. с., а ресурс до первого капремонта 125 тыс. км. ВАЗ-21079

с двигателем Ванкеля способен разогнаться до 180 км/ч. Изготавливались эти машины небольшими партиями и поступали как основным заказчикам, так и в свободную продажу для любителей инженерной экзотики.