**03-060 ВАЗ-21099 "Спутник" 4х2 4-дверный переднеприводной седан, мест 5 + 50 кг или 2 + 275 кг, прицеп до 750 кг, объем багажника 400 л, вес: снаряженный 970 кг, полный 1340 кг, ВАЗ-21083 70 лс, 154 км/час, 953 тыс. экз., ВАЗ г. Тольятти 1990-2004 г. в.**



*По материалам К. Андреева, С. Доброва, А. Павленко, Е. Ивахнова, А. Скворцова и М. Шелепенкова.*

 ВАЗ-21099 создавался тольттинскими 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 2-объемными кузовами, мода на которые пошла с 1965 года, а точнее с Renault-16, и вспомнили о классической кузовной архитектуре и старой доброй 3-объемной 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 В. Пашко и В. 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: 3- и 5-дверный 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».

 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 2-объемные кузова придутся по душе далеко не всем. А вот по поводу перспективной компоновки единодушия не было. Те, кто сомневался в конкурентоспособности и востребованности «переднеприводников», настаивали на разработке 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 4-дверным 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 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 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»: блок-фара, короткое крыло, «маска». «Клюв» вместо облицовки по-прежнему присутствовал в обоих вариантах. Именно на этом худсовете министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков произнес судьбоносную для «девяносто девятой» фразу: «Лучше синица в руках, чем журавль в небе».

 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 «десятки» попасть на вторую ветку конвейера существенно возросли. Реализация проекта «2112» отодвинулась в «прекрасное далеко».

 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.

 Поскольку за подготовку «десятки» 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 блок-фара, 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 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 «восьмерочного» 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 собственные 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.

 «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 е конвейера Волжского автозавода.

 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 сполнений, годом ранее принятая для семейства «Samara-2». В результате «девяносто девятая» обзавелась тремя «говорящими» дополнениями к основному 5-значному 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 лишался 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 подполом 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, отличала от салона ВАЗ-21093 только новая панель приборов. Комбинация приборов получила тахометр, по-новому расположились контрольные лампы. Впоследствии этот вариант Торпедо перекочевал 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.