**03-154 ВАЗ-2115 Самара, Лада-115 4х2 4-дверный переднеприводный автомобиль, мест 5, багажник 427 л, прицеп до 750 кг, вес: снаряженный 985 кг, полный 1410 кг, ВАЗ-2111 77.8 лс, 158 км/час, ОПП и АО АвтоВАЗ г. Тольятти 1997-12 г. в.**



*Из статьи «Закругляемся: как и зачем создавали Lada Samara 2», автор: Олег Полажинец. kolesa.ru. Спасибо уважаемому автору - заполняет пробелы в познании.*

С началом выпуска 4-дверного седана ВАЗ-21099 в 1990 году автомобили под названием Лада Самара с полным правом могли считаться семейством. Да, в гамме кузовов явно не хватало универсала, однако и в СССР, и на внешних рынках по достоинству оценили «многодверную» и трехобъемную версии Спутника восьмой модели.

Но время неумолимо: пять лет спустя после начала производства базовой модели и «девятка», и даже «девяносто девятая» смотрелись уже не так свежо и эффектно. Ситуацию не спасали ни длинные крылья, ни высокая панель, ни более мощный полуторалитровый мотор – к началу 90-х автомобильная мода сделала интересный виток-переход от угловатых форм и резких линий к более плавному и спокойному дизайну.

В угоду аэродинамике кузова стали оплывать, а переходы между объемами и плоскостями – наоборот, потеряли явную выраженность. На фоне новейших одноклассников Спутника вроде Volkswagen Golf III, Opel Astra F, Ford Escort V или Peugeot 306 угловатое «зубило» смотрелось, мягко говоря, несовременно.

К тому моменту на ВАЗе имели опыт обновления автомобилей заднеприводного семейства – как в рамках сотрудничества с Fiat по модели 2103, так и более глубокой модернизации, в результате которой появилось пятое семейство Жигулей. Да и мировой опыт подсказывал, что выпускающуюся только пять лет модель еще рановато отправлять на покой, а вот слегка подретушировать и омолодить её внешность к такому сроку уже не помешает.

Обновление переднеприводного первенца помогло бы Волжскому автозаводу дождаться действительно новой модели 2110, разработкой которой в Тольятти к тому времени интенсивно занимались. Однако стало очевидно, что запуск «десятки» получится освоить в лучшем случае в 1996 году, а до того времени на одной лишь Самаре образца 1984 года далеко не заедешь.

«Зубило» пытались освежить с помощью зарубежных партнеров, но ни многочисленные дилерские вариации на тему, ни так называемая Samara Baltic, выпускавшаяся в Финляндии на заводе Valmet, не выглядели намного современнее обычной «девятки». Угловатый кузов нуждался не только и не столько в различных накладках и «обвесах», сколько требовал радикального пересмотра решения передней и задней частей – опять же, следуя всем законам жанра, принятым в автомобильном мире в рамках рестайлинга конкретной модели.

Практически сразу же возникла проблема – технологические ограничения. Облик автомобиля задают не только передок с задком, но также панели крыши и боковин. Надо заметить, что у Самары они были сделаны весьма прямолинейными – в угоду моде начала 80-х годов. Эта итальянская школа дизайна называлась folded paper (резаная бумага) и встречалась на многих малолитражках тех лет, включая его Величество Golf II.

Крышу, пол, боковины и двери трогать было нельзя. По сути, у дизайнера В. И. Пашко, ранее создавшего вместе с В. Кряжевым внешность первого Спутника, оставалась свобода творчества только спереди и сзади, а посередине должна была «остаться» старая машина. Примерно по такой же схеме в СССР обновляли не только Жигули, но и другие модели – например, Москвич (412 > 2140) и Волгу (24 > 3102).

Головная оптика на модный в начале 90-х годов манер «прищурилась» – фары заметно уменьшились по высоте, а «поворотники» стали заходить на боковину крыла. Куда более массивной деталью стал и капот, ведь он заметно прибавил в длине, почти доходя до бампера. За счет этого передок Самары-2 визуально кажется более низким, чем у автомобиля первого поколения, хотя по базовым точкам на кузове крылья не отличаются. Небольшая, казалось бы, прибавка габаритной длины и уменьшение высоты фар действительно сделали передок динамичнее, современнее и привлекательнее.

Подтяжка лица: с новым решением передка угловатая Самара стала менее самобытной и узнаваемой, но словно сбросила при этом пяток конвейерных лет. Правда, при этом российский автомобиль стал удивительно походить на Ford Scorpio первого поколения, бывший Автомобилем года-1986 – то есть, появившийся аккурат год спустя после выхода первой «восьмерки».

Как бы там ни было, решение по передней части потянуло за собой изменение практически всех лицевых элементов – капота, крыльев, фар и облицовки радиатора. Совершенно другим стал и бампер – в отличие от «неубиваемой» неокрашенной детали первой Самары его выполнили из другого материала и в цвет кузова. И если благодаря «колеровке» бамперов машина прибавила в привлекательности, то неожиданно высокая хрупкость бамперов и другого пластика вряд ли могла порадовать новоиспеченных владельцев Самары-2.

Однако обо всем по порядку. Если обновление передней части требовало минимальных изменений в сварочном оборудовании, то с кормой все обстояло далеко не столь радужно. Еще в момент работы над «восьмёркой» дизайнеры обнаружили, что какие-то дополнительные два градуса в наклоне заднего стекла намного бы уменьшили его загрязняемость, а заодно снизили бы и коэффициент аэродинамического сопротивления кузова, с чем у Спутника дела обстояли не очень хорошо. Именно поэтому уже в рамках работы над обновлением Самары конструкторы планировали применить новые детали – поднятую на 10 мм панель крыши без заднего спойлера-"горбика", накладную дверь багажника с проёмом до бампера, новые задние фонари и сам задний бампер. Такой пакет изменений в сочетании с боковыми накладками порогов и дверей мог бы радикально изменить не только внешность автомобиля, но и заметно улучшить аэродинамические качества угловатого кузова.

Ведь именно из-за высокого дорожного просвета и не самой лучшей обтекаемости на больших скоростях Самара отличалась завидным топливным аппетитом, а её максимальная скорость не сильно превосходила показатель кирпичеобразных Жигулей. Именно поэтому в 1993 году дизайнеры ВАЗа работали над внешностью новой модели в Дмитрове – прямо в... аэродинамической трубе! Демонтировав штатные элементы обычных «девятки» и «девяносто девятой», тольяттинские специалисты работали прямо «по живому» – лепили из пластилина бамперы и накладки порогов, а также дверные молдинги. Именно благодаря продувке им удалось малой кровью добиться отличного результата – коэффициент аэродинамического сопротивления снизился с 0,453 до 0,429 (у хэтчбеков – с 0,463 до 0,445).

Конечно, скорость в 144 км/ч, при которой проводятся измерения, вряд ли можно считать крейсерской для тольяттинской малолитражки и российских дорог. Однако куда более благоприятная аэродинамика и равномерное распределение подъемных сил по осям благотворно влияли на устойчивость и управляемость автомобиля даже на более низких скоростях – 100-120 км/ч, на которых обычно и ездили владельцы подобных машин. Иными словами, после обновления Самара должна была лучше «липнуть к дороге» – это меткое определение полностью передаёт то качество, за которое водители любят многие иномарки с хорошей аэродинамикой.

На седане практически все необходимые изменения удалось воплотить в жизнь: 4-дверный автомобиль с индексом 2115 приобрел не только новую «морду» и боковые накладки, но и оригинальные детали кормы – накладную крышку багажника, заднюю панель, крылья, фонари и бампер. Благодаря этому визуально седан второго поколения заметно отличается от ВАЗ-21099. Правда, увеличение габаритной длины кузова при неизменной колёсной базе несколько нарушило пропорции, да и с точки зрения «чистоты стиля» прежняя модель выглядела более органично.

Увы, новая корма досталась лишь седану, в то время как на хэтчбеках пришлось ограничиться лишь иным бампером и спойлером на задней двери, поскольку другие изменения потребовали бы новых штампов крыши и боковины, которая на «зубилах» выполнена как единое целое с задним крылом. При этом ни задние фонари, ни крышка багажника, ни панель задка не менялись. Поэтому погрузочная высота 2-объемников осталась прежней – и при этом очень высокой. Так что по удобству загрузки обновлённый седан оказался на голову выше ВАЗ-2114/2113. А если учесть, что объем багажного отделения (427 литров) седана также заметно превосходит показатели хэтчбеков, то неудивительно, что «пятнашка» со временем снискала славу самой вместительной и практичной Самары-2. Зато «четырки» и «тринашки» стали пользоваться спросом у самых молодых и активных автомобилистов, которые в багажнике обычно возят воздух и сабвуфер.

Зато в интерьере Самары-2 по сравнению с обычным «зубило» удалось достичь многого. С одной стороны, ограничения по бюджету не позволили внедрить новые передние сиденья, но в салоне появилась настоящая жемчужина – новая приборная панель. При обновлении переднеприводный ВАЗ получил совершенно другую панель приборов, которую иногда называют «евроторпедо», путая эту деталь с панелью Lada Baltic. На самом же деле торпедо Самары-2 является абсолютно оригинальным изделием, не имеющим ничего общего с панелями прежних Самар. Даже сами заводчане признают, что по уровню проработки и эргономики приборной панели Самара-2 превзошла не только интерьеры «восьмерок» и «девяток», но и новейшую на тот момент ВАЗ-2110!

Кроме красивой и удобной панели, интерьер получил и функциональную комбинацию приборов VDO с внутренней подсветкой и жидкокристаллическими дисплеями. К тому же в салоне появились и новые обивки дверей, которые стилистически увязали с новым торпедо. Еще одно новшество – подъемники передних стёкол с электрическим приводом.

Бардачок «евроторпедо» – рекордно маленьких размеров. На ранних Самарах-2 в верхней части был дополнительный отсек со своей крышкой

Очень важно, что на всех моделях появилась регулировка рулевой колонки по высоте, причем в довольно большом диапазоне. Благодаря этому за рулём обновленного переднеприводника довольно удобно могли сесть как рослые, так и невысокие водители, хотя характерная особенность «зубила» в виде сильно выдвинутого в салон рулевого колеса так никуда и не делась.

Отдельно о фарах. Поскольку головная оптика Самары-2 должна была сильно уменьшиться по высоте, требовалось иное технологическое решение по рефлектору. Конечно, было бы логично поставить линзу, как это и было сделано на «десятке». Увы, что-то пошло не так, и на Самаре ограничились лишь пластмассовым гомофокальным рефлектором ближнего и дальнего света с обычной двухнитевой лампой Н4 мощностью 60/55 Вт.

Увы, практика показала, что после перехода на новую оптику Самара стала «слепой» – даже самые дорогие и качественные лампы не могут компенсировать врождённую «близорукость» фар, которые в силу малых физических размеров оптического элемента обладают не самыми лучшими светотехническими качествами. У каждого из подобных технических решений (рефлектор либо малые габариты) есть право на жизнь. Однако при небольших габаритах корпуса фара нуждается в линзе, а классический рефлектор для обеспечения нужных характеристик светового пучка требует определённых размеров. При работе над фарами Самары-2 на ВАЗе ограничились тем, что фара укладывалась в параметры и допуски для омологации в качестве головной оптики.

Технически Самара-2 ничем не отличалась от поздних «зубил» первого поколения: 1.5-литровый 8-клапанный двигатель ВАЗ-2111 с распределённым впрыском топлива и обычная «пятиступка».

При этом самые первые товарные образцы ВАЗ-2115, выпущенные в опытно-промышленном производстве в период с 1997 по 2000 годы, нередко оснащались привычным карбюраторным двигателем ВАЗ-21083.

Запуск в серийное производство фейслифтинговой версии давался заводу нелегко. Едва в ОПП начался выпуск седанов ВАЗ-2115, грянул августовский кризис 1998-го, который сдвинул запуск хэтчбека ВАЗ-2114 на 2001 год, а трёхдверный хэтчбек ВАЗ-2113 удалось запустить в серию лишь в 2005-м. К тому времени производство трёхдверного «зубила» восьмой модели уже было прекращено, поэтому автомобилисты с энтузиазмом восприняли возвращение трёхдверки в виде Самары-2.

Некоторое время Самары двух поколений выпускались параллельно, но с 2004 года производство «зубил» первого поколения в России было прекращено.

Еще во время работы над проектом по обновлению Самары конструкторы планировали выпустить «молодёжную» модификацию трёхдверки с 16-клапанным двигателем под названием Спринт – этакий российский аналог немецких хот-хэтчей с индексом GTI. Увы, не получилось: вплоть до прекращения производства Самара-2 так и выпускалась с привычным 8-клапанником.

Правда, с января 2007 года под капотом Самар вместо «полторашки» 2111 появился 1,6-литровый агрегат – точно такой же, как на Калине. А с 2011 года двигатель получил так называемый «е-газ» – лишенную механической связи с педалью акселератора дроссельную заслонку. При этом тольяттинская компания «Супер-Авто» малыми партиями производила «подогретые» версии хэтчбеков с 16-клапанным двигателем 21124 и ходовой частью от Приоры.

Седан ВАЗ-2115 выпускали до конца 2012 года, трёхдверку с индексом 2113 сняли с производства в июне 2013-го, а дольше всех на конвейере продержался пятидверный хэтчбек ВАЗ-2114. Лишь 24 декабря 2013 года в Тольятти была собрана последняя «четырнадцатая» белого цвета.

Таким образом, эпоха «зубила» завершилась ровно 29 лет спустя после того, как 22 декабря 1984 года с тольяттинского конвейера сошли первые «восьмерки», принадлежавшие к 2 000 экземплярам «пилотной» товарной партии, которая поступила в советские автомагазины в январе 1985-го.

**Технические параметры автомобиля ВАЗ-2115.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Характеристика | ВАЗ-2115-01 | ВАЗ-2115-21 |
| Модель автомобиля | ВАЗ-2115-01 | ВАЗ-2115-21 |
| Снаряженная масса, кг | 970 | 985 |
| Полезная масса, кг | 425 | |
| Разрешенная максимальная масса, кг | 1395 | 1410 |
| Модель двигателя | ВАЗ-21083 | ВАЗ-2111 |
| Номинальная мощность, не менее  по ГОСТ 14846 (нетто), кВт (л с) | 49,8 (67,5) | 52,3 (70,9) |
| Частота вращения коленчатого вала двигателя при номинальной мощности, мин-1. | 5600 | 4800 |
| Топливо | бензин с ОЧ 91-95 | |
| Система зажигания | Бесконтактная (БСЗ) | электронная система управления двигателем (ЭСУД) |
| Максимальная скорость, км/час, не менее | 155 | |
| Время разгона с места с переключением передач до скорости 100 км/ч, с | 14,2 | |
| Расход топлива на 100 км пути на высшей передаче, не более, л ­ | | |
| при скорости 90 км/ч | 5,7 | |
| при скорости 120 км/ч | 7,8 | |
| при городском цикле движения | 8,9 | |
| Коробка передач | пятиступенчатая | |
| Рулевое управление | с регулируемой по углу наклона рулевой  колонкой | |

Остальные технические параметры соответствуют параметрам автомобилей семейства ВАЗ-2108,