**03-068 ВАЗ-2109/21093 "Спутник" 4х2 5-дверный переднеприводный автомобиль с кузовом хэтчбэк, мест 5+50 кг или 2+275 кг, объем багажника от 270 до 1000 л, прицеп до 750 кг, вес: снаряженный 915/920 кг, полный 1340/1345 кг, ВАЗ-2108/21083 64/70 лс, 148/156 км/час, 1.5 млн. экз., ВАЗ г. Тольятти 1987-2004 г. в.**



*По материалам С. Доброва, Ю. Овчинникова, Г. Ковалевского и А. Павленко.*

 В конце 1986 года семейство переднеприводных ВАЗов получило пополнение: вслед за 3-дверным хэтчбеком ВАЗ-2108 завод освоил производство его 5-дверного собрата ВАЗ-2109. Ранее советская автомобильная промышленность не выпускала модификаций базовой модели с разным количеством боковых дверей.

**С точностью до наоборот**

 Появление первого отечественного серийного переднеприводника веха в истории Волжского автозавода и всего советского автопрома. Символично, что начало производства ВАЗ-2108 совпало со знаменательной датой, отмечавшейся в ноябре 1984 года, 60-летием автомобильной промышленности СССР. А двумя годами позже с главного конвейера ВАЗа сошла опытно-промышленная партия из 159 автомобилей ВАЗ-2109 5-дверных хэтчбеков на базе «восьмерки». Новая «девятка», унаследовавшая все технические инновации «старшей сестры», сразу же завоевала признание автолюбителей: ее конкурентным преимуществом было «правильное» количество дверей. И все-таки первой на конвейер попала 3-дверная модификация. Почему? Ведь в стране, где личный автомобиль считался роскошью, а на плечи счастливых обладателей собственных авто ложились транспортные проблемы их родственников и знакомых, потребностям автолюбителя в наибольшей степени отвечал классический 3-объемный седан.

 На протяжении десятилетий все серийные легковые автомобили в СССР выпускались именно с таким кузовом. Более практичные универсалы, производившиеся небольшими партиями, поступили в свободную продажу только в конце 60-х годов и оставались страшным дефицитом. О других типах кузова и речи не было: руководители автозаводов даже не пытались экспериментировать, справедливо полагая, что проекты таких машин не встретят поддержки «в верхах». Однако в случае с «восьмым» семейством все вышло с точностью до наоборот.

 В конце 70-х годов Европу захлестнула мода на хэтчбеки. И вазовцы, стремясь идти в ногу со временем, при проектировании новой модельной линейки включили в нее помимо традиционного седана и совершенно новые для советской промышленности 3- и 5-дверные хэтчбеки. Появление на внешнем рынке нового автомобиля, созданного с учетом мировых тенденций, должно было упрочить экспортные позиции ВАЗа.

 В Минавтопроме пыл тольяттинских инженеров несколько охладили, посчитав невозможным профинансировать постановку на конвейер всех трех моделей. Реально было высвободить лишь одну нитку заводского конвейера для сборки двух унифицированных модификаций. «Счастливчиками» оказались хэтчбеки, имевшие максимальное количество общих кузовных деталей, В качестве базового варианта была выбрана более дешевая 3-дверная модель, а спустя два года к ней присоединилась 5-дверная. Седан ВАЗ-21099 удалось запустить в серию лишь в конце 1990 года. Впрочем, эта задержка в какой-то мере оказалась на руку заводу: если бы седан появился одновременно с хэтчбеками, он непременно составил бы им конкуренцию. Ажиотажный спрос на ВАЗ-21099 — лишнее тому подтверждение.

**Свое лицо**

 Несмотря на идентичные габаритные размеры и общую стилистику, «восьмерка» и «девятка» получились концептуально разными автомобилями. Непривычно широкие двери и массивная центральная стойка ВАЗ-2108 вносили в облик машины «спортивную нотку». На ВАЗ-2109 ширину передних дверей уменьшили с 1264 до 1025 мм, за счет чего дизайнерам удалось вписать в боковину кузова задние двери шириной 885 мм. В дизайне «девятки» еще угадывалась стремительность линий, однако «спортивность» ушла на второй план, уступив место практичности. По сравнению с «восьмеркой» ВАЗ-2109 немного потяжелел с 900 до 915 кг.

 К моменту запуска в серию ВАЗ-2109 у заводчан появилась возможность внести коррективы в конструкцию переднеприводной платформы. В январе 1987 года ВАЗ освоил производство бензобаков из пластмассы — значительно более легких и простых в изготовлении, чем стальные. Обе модели семейства комплектовались и пластмассовыми, и стальными бензобаками. Правда, позже от пластмассовых баков отказались из-за проблем с проницаемостью паров топлива. На «девятке» нашел применение и новый привод сцепления беззазорного типа, обеспечивавший четкое выключение сцепления.

 За счет новых деталей и систем повысилась безопасность автомобиля. В стандартную комплектацию ВАЗ-2109 вошли задний стеклоочиститель и стеклоомыватель, а объем бачка омывающей жидкости увеличился вдвое. На всех «девятках» был установлен гидрокорректор фар, часть машин комплектовалась щеточным фароочистителем.

«Похудевшая» центральная стойка кузова заставила конструкторов искать новое место для дефлекторов вытяжной вентиляции. На ВАЗ-2109 ранних лет выпуска небольшие решетки были расположены в нижнем углу неподвижных окон боковин. С1991 года от наружных дефлекторов отказались ради унификации хэтчбека с седаном ВАЗ-21099. Боковые окна седана были меньше, поэтому вентиляционные решетки разместили в торцах задних дверей. Это же решение применили и на ВАЗ-2109, а отказ от наружных решеток позволил чуть увеличить размер окон.

**Спорный момент**

 В 1989 году заводчане приступили к первой модернизации ВАЗ-2109, растянувшейся на несколько лет. В течение этого времени мотористы освоили массовое производство 1,5-литрового двигателя ВАЗ-21083, а дизайнеры слегка облагородили переднюю часть кузова. Рестайлинг внешности заключался в переходе от «коротких» передних крыльев к «длинным». Самым спорным элементом в дизайне моделей «2108» и «2109» была так называемая маска передка довольно сложная по своей форме кузовная деталь, примыкавшая к капоту и передним крыльям. Составной частью маски являлся клюв выступающая вперед облицовка радиатора. По краям этой затейливой конструкции разместились блок-фары. Подобное нагромождение не прибавляло автомобилю элегантности, а отчетливые линии сопряжения облицовки с крыльями просто резали глаз. Еще на стадии подготовки к производству ВАЗ-2108 пресловутая маска вызвала недовольство кузовщиков. По их мнению, заходящая наверх облицовка задавала очень жесткие параметры для установки капота. Критику не приняли во внимание, однако жизнь доказала правоту инженеров-кузовщиков, и изменения пришлось вносить уже в ходе производства. Отказавшись от маски, конструкторы смогли удлинить передние крылья и капот, тем самым заметно «омолодив» внешность автомобиля. Место неказистого клюва заняла новая решетка с двумя продольными полосами в массивном обрамлении. Позже ее сменил вариант из трех широких полос без какой-либо оправы.

 Эпопея с «наращиванием крыльев» совпала с внедрением 70-сильного двигателя ВАЗ-21083 наиболее мощного мотора, предусмотренного для «восьмого» семейства. Технические данные 1,5-литрового двигателя были обнародованы еще в 1987 году одновременно с презентацией ВАЗ-2109, однако серийный выпуск, как водится, запаздывал. Вкупе с 1,5-литровым мотором на автомобиль устанавливалась 5-ступенчатая коробка передач (впервые в истории отечественных легковых автомобилей) и главная пара с измененным отношением 3,7 против 3,9. Оснащенные таким силовым агрегатом «девятки» получили индекс ВАЗ-21093.

 В течение 1989-1990 годов с конвейера сходили «девяносто третьи» со старым оформлением передка маской и «короткими» крыльями. С запуском в серию в конце 1990 года седана ВАЗ-21099 «длинные» крылья начали устанавливать и на ВАЗ-21093. Окончательный переход на рестайлинговый вариант завершился лишь к середине 90-х годов, когда из линейки моторов были исключены двигатели объемом 1,1 и 1,3 л, а 1,5-литровый мотор стал оснащаться системой впрыска топлива.

 Уже в 1988 году ВАЗ-2109 занял лидирующие позиции в семействе, потеснив ВАЗ-2108 в процентном соотношении выпущенных автомобилей. ВАЗ-2109 «Спутник» стал 11-миллионным (23 февраля 1988 года) и 12-миллионным (6 июля 1989 года) автомобилем, выпущенным Волжским автозаводом.

**От Москвы до Лиссабона**

 Одним из самых ярких моментов биографии ВАЗ-2109 стал трансъевропейский марафон Москва-Лиссабон, организованный журналом «За рулем» в сентябре 1988 года.

 История этого необычного автопробега началась в июле 1986-го, когда в Москву на автомобиле Austin Montego прибыли журналисты из Португалии К. Фину и Н. Вашко. Путь от Лиссабона до Москвы путешественники преодолели за 51 час 30 минут великолепный результат! Экипаж Austin вернулся на родину, и вскоре в Союз журналистов СССР поступило приглашение нанести «ответный визит».

 Для португальцев автопробег «на время» был не более чем увлекательным спортивным состязанием, В Советском Союзе подобное мероприятие могло рассматриваться только как «поединок двух государственных систем» социализма и капитализма. Естественно, без права на проигрыш! Отстаивать честь страны в этом нестандартном марафоне доверили редакции «За рулем» главного автомобильного журнала страны.

 Организация марафона сразу же вышла на государственный уровень: достаточно сказать, что рацион питания пилотов разрабатывался в НИИ медико-биологических проблем Академии наук СССР. Однако успех пробега зависел, прежде всего, от техники. Предстояло решить главный вопрос: какой из советских автомобилей способен выдержать скоростной автопробег с одного конца Европы на другой. Ответ напрашивался сам собой: конечно, самая новая модель самого современного завода ВАЗ-2109. К лету 1988 года, когда шла подготовка марафона, на ВАЗеуже был испытан (но еще не выпускался серийно) тот самый 1,5-литровый двигатель ВАЗ-21083. Было решено, что в пробег отправится именно такая машина мощная и в то же время экономичная (за счет 5-ступенчатой коробки передач). Специально для рекордного пробега на ВАЗе собрали две одинаковых «девятки», которые затем передали для обкатки в НАМИ. Лишь после того как оба автомобиля под управлением специалистов накрутили 2000 км на максимальной скорости, была выбрана лучшая машина.

 Несмотря на вполне объяснимое желание подстраховаться, заменив часть деталей в автомобиле на импортные аналоги, сделать это было непросто: производители компонентов на Западе по понятным причинам не задумывались об унификации каких-либо агрегатов с теми, что применялись в советских автомобилях. В итоге «рекордная» машина довольствовалась лишь выносным высокоточным спидометром, электронной системой зажигания Bosch, четырьмя дополнительными фарами Hello и покрышками Michetin, смонтированными на колеса из легкого сплава. Справедливости ради нужно сказать, что успех пробега во многом зависел от шин: ни одна из серийных моделей покрышек, выпускавшихся тогда в СССР, не была рассчитана на продолжительную езду на высоких скоростях.

 Ранним утром 14 сентября 1988 года вишневая «девятка» с тремя журналистами «За рулем» на борту стартовала с площади 50-летия Октября в центре Москвы. Сорок пять часов спустя советский экипаж финишировал у ворот португальской столицы, преодолев расстояние в 4811 км со средней скоростью 107 км/ч. Зто был настоящий триумф! К чести «девятки», автомобиль ни разу не доставил неприятностей пилотам, хотя добрая треть пути была пройдена с постоянной скоростью 150-170 км/ч (автобаны ФРГ и скоростные шоссе Франции позволяли ехать в таком режиме, не нарушая правил). Не обошлось и без форс-мажорных ситуаций, однако их причиной стала не техника, а человеческий фактор. Допустив ошибку на границе трех стран, экипаж «девятки» вместо Бельгии очутился в Нидерландах. Второй курьез случился уже при въезде в Лиссабон: в 6часов утра ворота города оказались запертыми, и чтобы добраться до башни Белем места старта К. Фину и Н. Вашко, участникам пробега потребовалась помощь пресс-атташе советского консульства в Португалии.

 Изначально рассчитывая на успех мероприятия, в Минавтопроме предусмотрели возможность участия марафонской «девятки» в Парижском автосалоне. «Боевая» машина, уже знакомая иностранным автолюбителям из телерепортажей, заняла почетное место на стенде вазовского импортера во Франции фирмы «Пок». Перед самым открытием выставки произошел забавный инцидент- заметив на кузове машины шильдик «1500», глава «Пок» распорядился заменить его табличкой «1300». Логика месье Пока была такова: до тех пор пока 1,5-литровая модификация не появится в продаже, потенциальным покупателям не стоит знать о ее существовании. Просьбу экспансивного француза удовлетворили, а секрет с подменой шильдиков был обнародован лишь двадцать лет спустя.

 5-дверному хзтчбеку ВАЗ-2109 и его модификациям посчастливилось стать самыми массовыми моделями семейства «Самара». С 1987 по 2004 год было Выпущено более 1,5 млн. «девяток». Последний автомобиль ВАЗ-21093 сошел с главного конвейера ВАЗа 31 марта 2004 года. После этого производство модели еще некоторое Время продолжалось на заводе ЗАЗ (Украина).

**От «Самары» — к «Самаре-2»**

 Едва завершив освоение всей модельной линейки семейства «Самара», завод столкнулся с новой проблемой: вчерашние новинки стали стремительно устаревать. В начале 90-х в моду вошли плавные округлые формы, и угловатая архитектура «восьмерок» стала выглядеть архаичной. Для поддержания спроса на внешнем рынке было принято решение модернизировать модели переднеприводного семейства.

 Утвержденный в 1991 году проект получил название «Самара-2». На этот раз подготовка к производству пошла в обратном порядке: первым на конвейер попал седан ВАЗ-2115, за ним настала очередь 5-дверного хэтчбека ВАЗ-2114, а последним стал рестайлинговый вариант «восьмерки» ВАЗ-2113. Любопытно, что появление моделей «2115» и «2114» долгое время не сказывалось на судьбе ВАЗ-21099 и ВАЗ-21093: умудрившись развести автомобили старого и нового поколения по разным ценовым нишам, завод выпускал их параллельно до 2004 года. Все три модели семейства «Самара-2» производятся и поныне.

**ВАЗ-2109-90**

 Модификация «девятки», оснащенная роторно-поршневым двигателем ВАЗ-415, выпускалась в небольших количествах в основном по заказу спецслужб. Компактный 2-секционный двигатель Ванкеля объемом 1308 см3 и мощностью 140 л. с. позволял автомобилю развивать скорость до 200 км/ч и разгоняться до «сотни» всего за восемь секунд. Как и у большинства роторно-поршневых двигателей, ресурс мотора ВАЗ-415 был небольшим, что объясняется, во-первых, конструктивными особенностями агрегата, а во-вторых, сложными условиями эксплуатации. Но это компенсировалось выдающимися динамическими характеристиками, недостижимыми для стандартных ВАЗ-2109. Силовой агрегат ВАЗ-415 также устанавливался на седан ВАЗ-21099. В 2004 году «роторное» СКБ на ВАЗе было упразднено.

**ВАЗ-21093-22 (Lada Samara Baltic)**

 Экспортный вариант ВАЗ-21093 выпускала финская фирма Valmet. Из внешних отличий этой модификации стоит отметить объемные бамперы с противотуманными фарами, иную облицовку радиатора, легкосплавные диски колес. Оснащение автомобиля включало электрические стеклоподъемники, магнитолу, противоугонную систему и «Торпедо» нового образца так называемую «европанель». Экспортной модификации «Самары» не удалось возродить интерес к модели на западных рынках. До появления в модельном ряду ВАЗа автомобилей семейства «Самара-2» существовала практика реэкспорта Lada Samara Baltic: благодаря более высокому качеству сборки и окраски эти машины ценились выше, нежели обычные ВАЗ-21093. С1996 по 1998 год фирма Valmet выпустила 14048 автомобилей.

**Lada Samara Diesel GLX**

 Модификацию «Самары» с дизельным двигателем в 1995-1997 годах выпускал французский импортер ВАЗа. Эта версия «девяносто третьей» модели официально продавалась в нескольких европейских странах например, во Франции, Бельгии и Нидерландах, где приобретение дизельных автомобилей стимулировалось государством в виде низких ставок транспортного налога. Lada Samara Diesel оснащалась дизельным мотором французского концерна PSA (1527 см3,43 кВт/58 л. с.). Этот же двигатель устанавливался на автомобили Peugeot 106 и Citroen Saxo.

 В Россию и страны СНГ «девятки» с дизельным двигателем практически не ввозили, возможно, опасаясь сложностей с сервисным обслуживанием импортного силового агрегата.