**03-066 ЗАЗ-1102 "Таврия" 4х2 3-дверный переднеприводный автомобиль особо малого класса, мест 4-5 + 50 кг или 2 + 260 кг, объем багажника от 250 до 630 л, прицеп до 500 кг, вес: снаряженный 727 кг, полный 1127 кг, МеМЗ-245 53 лс, 145 км/час, ЗАЗ г. Запорожье, 1988-2007 г. в.**



*По материалам К. Андреева, А. Павленко и М. Шелепенкова.*

 Если бы все сложилось удачно, «Таврия» могла бы стать первой в СССР легковой переднеприводной машиной. Но судьба распорядилась иначе. ЗАЗ-1102 появился на свет слишком поздно и сохранился в истории как последняя базовая модель, созданная на Запорожском автозаводе.

**Мини-революция**

 Конструкторы НАМИ Борис Фиттерман и Юрий Долматовский главные идеологи микроавтомобилей были приверженцами заднемоторной компоновки. Именно с их легкой руки по образу и подобию заднемоторного FIAT-600 была создана первая советская микролитражка ЗАЗ-965, определившая архитектуру отечественных микролитражек на три десятилетия вперед.

 В 1959 году главный конструктор британской корпорации ВМС Алек Иссигонис создал революционный для своего времени переднеприводной автомобиль особо малого класса с поперечным расположением двигателя Mini Morris. Идею Mini сразу же подхватили другие европейские автопроизводители, в том числе итальянский FIAT.

 Когда в первой половине 60-х годов шли переговоры между представителями советского автопрома и туринским концерном, итальянцы категорически отрицали факт работы над переднеприводными машинами, называя эту схему бесперспективной. Однако в 1965 году фирма Autobianchi (дочерняя компания FIAT) выпустила на европейский рынок переднеприводную

малолитражку Primula.

 Руководство и конструкторы будущего ВАЗа, еще неразрывно связанные с итальянскими партнерами, отреагировали моментально. В декабре 1966 года, когда строительство Волжского автозавода еще не началось, а группа конструкторов колдовала над прототипами в помещениях

Минавтопрома, главный конструктор ВАЗа В. Соловьев дал одному из своих замов задание начать подготовку к проектированию переднеприводного народного микроавтомобиля. При этом все понимали, что предприятие, связанное контрактом с FIAT, не сможет освоить производство переднеприводных автомобилей. Сами вазовцы работу над заведомо «неприкладным» проектом

объясняли так: под крыло Волжского автозавода собрали лучших конструкторов со всей страны, а поскольку по-настоящему творческой работы в период освоения готовых итальянских моделей было немного, конструкторов решили нагрузить хоть чем-то лишь бы форму не теряли!

 В январе 1972 года прототип первой серии экспериментальной микролитражки ВАЗ-Э1101 был готов к испытаниям. О подготовке к производству речи не было, поэтому конструкторы и дизайнеры «ни в чем себе не отказывали». В результате машина была оснащена расположенным поперек экспериментальным двигателем объемом 0,9 л, коробкой передач, «срисованной» с аналогичного агрегата FIAT-850, и рядом других «немыслимых» узлов, созданных специально для этого проекта. Автомобиль напоминал скорее ходовой макет, нежели полноценный прототип.

 Разобравшись с недостатками конструкции образца «первой серии», тольяттинские инженеры немедленно приступили к работе над второй. В 1973 году появился ВАЗ-2Э1101 симпатичный трехдверный лифтбэк.

**Работа на «Перспективу»**

 На Запорожском автомобильном заводе тоже шла работа над переднеприводными малолитражками. Инициатором был Владимир Петрович Стешенко. После окончания Киевского политехнического института он некоторое время проработал конструктором на МАЗе, а в 1959 году, когда запорожский завод «Коммунар» перепрофилировали на выпуск «Запорожцев», перешел на новое место. Выполняя технические задания, связанные с модернизацией заднемоторного автомобиля, Стешенко всерьез увлекся идеей переднего привода. В 1963 году, почувствовав, что институтских знаний для создания жизнеспособной переднеприводной конструкции недостаточно, он поступил в аспирантуру одного из московских вузов. Но уже

через год директор «Коммунара» вызвал В. Стешенко в Запорожье и предложил перспективному специалисту занять освободившуюся к тому времени вакансию главного конструктора.

 Разумеется, новому главе КЭО в первую очередь пришлось развивать линейку заднемоторных моделей, но параллельно начались серьезные «сверхплановые» изыскания, направленные на создание переднеприводных микролитражек.

 В 1969 году Стешенко защитил кандидатскую диссертацию по переднему приводу, а уже в 70-м был построен первый прототип новой малолитражки, получивший рабочее название «Перспектива». Эту машину правильнее было бы назвать ходовым макетом, поскольку ее 3-дверный кузов был не столько самостоятельной конструкцией с оригинальным оформлением, сколько носителем основных узлов и агрегатов, требующих доводки (это касалось в первую

очередь переднеприводной трансмиссии).

 Минавтопромом во главе с А. М. Тарасовым проект был замечен, но не одобрен. От Запорожского автозавода требовалось, прежде всего, увеличение объема производства. Эксперименты с передним приводом официально не разрешили, но и не запретили, предоставив заводу возможность действовать на свой страх и риск. И Стешенко продолжил работу. В течение трех лет были построены еще два прототипа. Сначала появился 3-дверный хэтчбек, если, конечно, правомерно называть хэтчбеком автомобиль, размерами и пропорциями больше напоминающий

польский FIAT-126P с вытянутым «носом». Задняя часть кузова этой машины (как и кузова «Перспективы») выглядела негармонично и несоразмерно. И тогда Стешенко решил закончить эксперименты с 2-объемностью. Третий прототип имел уже 3-объемный кузов 2-дверное купе.

 За рубежом переднеприводные микролитражки становились все популярнее, и успехи запорожских конструкторов в создании такого автомобиля были очевидны. В результате в 1973 году Запорожский автозавод все-таки получил техническое задание на разработку платформы нового семейства переднеприводных малолитражек. Проекту присвоили индекс «1102».

**Если к ЗАЗ прибабить ВАЗ**

 Отказ от 2-объемных кузовов в пользу 3-объемных стал роковой ошибкой запорожских конструкторов. Вместо того чтобы создавать аутентичную микролитражку, дизайнер проекта Ю. Данилов под руководством Стешенко пытался строить уменьшенные переднеприводные копии классических «Жигулей», не стесняясь «цитировать» отдельные элементы экстерьера и интерьера автомобилей ВАЗ.

 В 1975 году директор ВАЗа В. Н. Поляков стал министром автомобильной промышленности СССР. Побывав на Запорожском автозаводе, новый министр пришел к выводу, что проект «1102» зашел в тупик. Поскольку успешные тольяттинские наработки по проекту «1101» на ВАЗе в ближайшее время не могли быть востребованы, Поляков решил разом убить двух зайцев: приказом по министерству от 15 апреля 1976 года к работе над перспективной моделью запорожского автозавода подключались специалисты ВАЗа. На деле это означало, что все наработки по ВАЗ-231101 станут базой для дальнейшего совместного конструирования с запорожскими инженерами.

 Первое время работа шла параллельно на двух заводах. Ведущим дизайнером по «вазовской линии» был назначен И. Гальчинский. В течение 1976 года Гальчинским в сотрудничестве с прикомандированными из Запорожья скульпторамимодельщиками Л. Левитом и В. Расторгуевым

был создан полноразмерный макет, а затем и ходовой образец автомобиля: в контексте

объединенного проекта он фигурировал как «очередной» ЗАЗ-1102, а в Тольятти его проиндексировали как ВАЗ-ЗЭ1101 и даже присвоили имя «Ладога».

 Еще до окончания работ по созданию «Ладоги» Гальчинский получил (и принял) предложение возглавить дизайн-центр Запорожского автозавода — «Бюро архитектурного оформления автомобилей». Перебравшись на ЗАЗ, Гальчинский в качестве приданого захватил с собой «Ладогу», весьма напоминавшую Volkswagen Polo (I), что позволило вывести проект «1102»

на финишную прямую.

 Разработку 4-цилиндрового двигателя жидкостного охлаждения для платформы «1102» Мелитопольский моторный завод начал еще в 1975 году, а в 1979-м новый силовой агрегат был испытан и подготовлен к серийному производству. Первые экземпляры ЗАЗ-1102 по плану должны были сойти с конвейера в 1981-м, однако загвоздка заключалась в отсутствии... самого конвейера.

 Для выпуска новой микролитражки планировали выстроить новые цеха, а выделенных государством денег едва хватило на то, чтобы вырыть котлован. В 1983 году резко подскочили цены на товары народного потребления, в том числе и на «Запорожцы». В результате спрос на них упал, и «своих» денег у завода практически не стало. Ситуация усугублялась тем, что ВАЗ в это время начал готовить к выпуску свою первую переднеприводную модель ВАЗ-2108, и львиная доля средств автопрома уходила на освоение этого проекта.

 Как следствие, в первой половине 80-х фактически завершенный проект «ЗАЗ-1102» завис. Вопрос о начале производства новой запорожской легковушки был вынесен на Политбюро ЦК КПСС, состоявшееся 14 мая 1985 года: это было одно из первых заседаний Политбюро, на котором в качестве Генерального секретаря ЦК партии председательствовал М.С. Горбачев. В конце концов, было принято решение о начале производства ЗАЗ-1102. После этого пошло финансирование, и дело сдвинулось с мертвой точки.

 В 1986 году удалось собрать первые шесть предсерийных автомобилей. Тогда же был объявлен всесоюзный конкурс на лучшее название для машины. Победил вариант «Таврия». Еще несколько экземпляров по обходным технологиям собрали в 1987-м, и только на следующий год началось серийное производство «Таврий». Правда, не на новых площадях (их освоили позже) ветки конвейера поделили с «Запорожцами».

 Стоила «Таврия» в то время 5100 руб., столько же, сколько ЛуАЗ-969М. Для сравнения: цена ВАЗ-2108 в 1988 году была 8500 руб., а ЗАЗ-968М 3900 руб.

**Мечты сбываются**

 Несмотря на то что «Таврия» увидела свет значительно позже, чем предполагалось, и внешне, и конструктивно это была современная машина. В моторном отсеке удалось разместить не только поперечно расположенный новый 51-сильный двигатель жидкостного охлаждения, все необходимые «навесные» девайсы, 5-ступенчатую КПП и главную передачу, но и запасное колесо.

Объем свободного от запаски багажного отсека составил четверть кубометра великолепный показатель для автомобилей такого класса. Заднее сиденье легко складывалось, и ровная грузовая площадка увеличивалась в длину на добрых полметра. Под полом багажника горизонтально

располагался бензобак.

 Благодаря рациональной архитектуре шасси заднее сиденье удалось вписать в пределы колесной базы. Трое взрослых на заднем сиденье чувствовали себя значительно комфортнее, чем в «Запорожце». Задуманная как «бюджетный» автомобиль, «Таврия» оказалась достаточно легкой

в управлении. Более того, именно отменная управляемость стала одним из основных достоинств ЗАЗ-1102. Другим «коньком» «Таврии» была ее исключительная экономичность.

 Интерьер представлял собой удачный сплав все той же «бюджетности», практичности и элегантности. Цельноформованные пластмассовые элементы потолок, дверные панели и багажное отделение смотрелись очень современно.

 Автомобиль ЗАЗ-1102 «Таврия» выпускался с 1988 по 2007 год. Владимир Стешенко с самого

начала задумывал не одну модель, а целое переднеприводное семейство, в которое помимо

базового 3-дверного хэтчбека входили бы его 5-дверная версия, универсал, фургон и два варианта пикапов - открытый и закрытый. Создание опытных образцов почти всех

модификаций началось еще при Советском Союзе, однако серийное производство моделей

удалось освоить ужп после смерти Стешенко и развала СССР.

 Кроме базовой модели в семействе «Таврии» предусматривались следующие основные модификации:

ЗАЗ-11021 легковой автомобиль в исполнении «Люкс»

ЗАЗ-11022 специальная спортивная версия с более мощным двигателем (позже этот индекс использовали для новой базовой версии)

ЗАЗ-1102-20 с правосторонним расположением органов управления

ЗАЗ-1102-21 I экспортный вариант для стран с тропическим климатом, оборудованный кондиционером.

ЗАЗ продолжал оснащать свои автомобили специальными органами управления для инвалидов:

ЗАЗ-11027 с одной поврежденной ногой, но здоровыми руками

ЗАЗ-11028 с обеими поврежденными ногами, но здоровыми руками

ЗАЗ-11029 с одной здоровой ногой и одной здоровой рукой

Заслуживает внимания и модификация ЗАЗ-1122 с силовым агрегатом ВАЗ-2108. Из любопытных вариантов, которые не пошли в серию, следует отметить созданный в 1991 году экспериментальный 4-дверный хэтчбек ЗАЗ-11029-90. Помимо задней, «багажной» двери у этого

автомобиля была одна широкая, как у «Таврии», дверь с левого борта и две двери справа, то есть со стороны тротуара.

**ЗАЗ-1105 «Дана»**

 Работа по созданию универсала на базе ЗАЗ-1102 осложнялась тем, что речь шла не просто о «надстройке» в задней части кузова, а об одновременном оснащении его «лишней» парой боковых дверей, то есть несущую архитектуру приходилось конструировать и рассчитывать практически заново. Тем не менее, с поставленной задачей запорожские конструкторы справились прекрасно. Уже в 1991 году специалистам был представлен предсерийный образец универсала, которому был присвоен индекс «1105» и название «Дана». Машина получилась на 12 см длиннее «Таврии», на 43 мм выше и на 45 кг тяжелее. С пятью пассажирами ЗАЗ-1105 мог перевозить до двухсот килограммов груза. Интересно, что коэффициент лобового сопротивления (Сх) нового универсала оказался ниже, чем у хэтчбека: 0,37 против 0,39 у «Таврии». Серийное производство автомобиля

«Дана» началось лишь в 1994 году.

**ЗАЗ-11055 «Pick-Up»**

 Изначально пикап на базе «Таврии» имел индекс ЗАЗ-110250 (грузопассажирский фургон на его базе ЗАЗ-110251). Он собирался на совместном предприятии «Украина-Гриис» в Салониках

(Греция) исключительно для экспортных поставок. Позже, когда производство пикапов освоили в Запорожье, за ним закрепилось название ЗАЗ-11055. Двухместная кабина ЗАЗ-11055 отделена от

грузовой платформы стационарной перегородкой с остеклением, прикрытым защитной решеткой. Задний борт сделан откидным, а платформа оснащена либо матерчатым тентом, который натягивается на съемные дуги, либо жестким пластиковым верхом. В обоих случаях полезный объем грузового отсека составляет 2,5 м2. Пол грузовой платформы имеет настил. От «Даны» пикапу достался не только базовый индекс, но и усиленная балка задней подвески. Грузоподъемность пикапа 250 кг (два человека в кабине). Производство пикапа и унифицированного с ним фургона началось в 1992 году и продолжалось вплоть до 2011-го.