

# САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ

Всего года не хватило первому вазовскому переднеприводному семейству до 30-летия конвейерной жизни. Уход эпохальной для нашего автопрома да и для всей страны модели в историю **Сергей Канунников** отметил, собрав семейный фотоальбом.



⬆️ Первый прототип собрали 31 декабря 1978 года. Внешне он уже мало отличался от серийной машины, но до постановки ее на конвейер оставалось еще долгих пять лет.

⬇️ Образец из запасников музея «Порше». Немецкая фирма в рамках проекта «Гамма» помогла в доводке двигателя, трансмиссии, управляемости, усилению кузова.



⬆️ На дальних подступах к серийной переднеприводной модели стояли тольяттинские прототипы начала 1970-х. Правда, в знакомой нам «восьмерке» от них почти ничего не осталось. ВАЗ-331101 1976 года с кузовом дизайнера Гальчинского уехал в Запорожье и стал прообразом «Таврии».

⬇️ «Твоя вишневая «девятка» опять сигналил за окном». Распространение «самар» совпало с перестройкой, одна из примет которой – новая музыка, в том числе популярной в те годы группы «Комбинация».



⬇️ Для поддержания спроса зарубежные импортеры облагораживали кузовы пластиковыми накладками. Часть таких автомобилей в перестройку вернулась на родину, послужив примером и дав старт отечественному кооперативному тюнингу.



⬇️ Кабриолет «Лада-Наташа» создала бельгийская фирма «Скалдия-Волга» при участии тольяттинского дизайнера Владимира Ярцева. С 1990 по 1995 год построили 456 открытых «лад».

⬇️ Тольяттинские переднеприводные машины конца 1980-х – начала 1990-х, достаточно современные и недорогие, хорошо расходились на зарубежных рынках. Начали выпускать и праворульные версии с разными двигателями. В частности, трехдверные модели 21086 и 21087.





⤴ «Самара» сыграла заметную роль и в истории пробегов «За рулем». В 1988 году В. Соловьев, О. Богданов и В. Панярский проехали на ВАЗ-21093 4827 км от Москвы до Лиссабона за 46 часов 30 минут, установив новый рекорд скорости пересечения континента на автомобиле.



⤴ Приборная панель ранних «спутников» казалась в 1980-х очень модной, хотя в ней не было даже тахометра. Зато присутствовали вольтметр и эконометр.

⤴ Неутомимый французский дилер «Лады» Жан-Жак Пок построил версию «Лада-Самара ТЗ» для ралли Париж – Дакар. Кузов с пространственной рамой и кевларовыми панелями, лишь слегка похожий на «восьмерочный», надели, по сути, на полноприводное шасси «Порше-964» с 3,6-литровым 300-сильным мотором.



⤴ «Восьмерки» уже в середине 1980-х стали широко использовать в ралли и кольцевых гонках. В 1985 году в Тольятти построили прототип «ВАЗ-2108 ралли 4x4». Мотор полноприводного автомобиля был расположен за сиденьями в базе и развивал 150 л.с.



⤴ Первые ВАЗ-2108 с именем «Спутник» пошли в продажу в 1984-м. Банальное название, ясное дело, не прижилось. Более звучную альтернативу «Самара» вначале применяли только для экспортной продукции. Ну а в народе машина с клиновидным кузовом и грубоватым «клювом» быстро получила прозвище «зубило».

⤴ Второй вариант панели приборов «самар». Так называемая высокая панель (прежнюю тут же прозвали низкой) хоть и была богаче, но многим не нравилась из-за гремучести и худшего подвода воздуха в салон.



⤴ Нельзя сказать, что салон «Самары 2» очень изящен, но для недорогой теперь машины был вполне приемлемым.



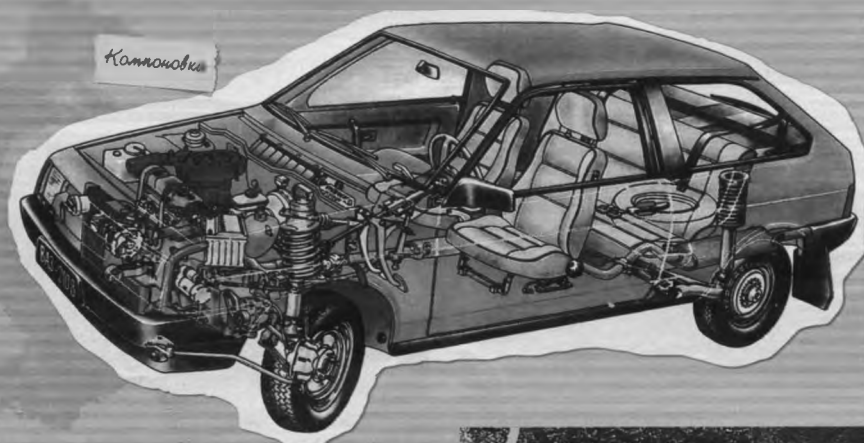
⤴ Из главы «Неизданное»: прототип «восьмерки» с кузовом тарга (съемная средняя часть крыши).



⌚ За почти 30-летнюю историю под капотами «спутников» и «самар» побывали двигатели объемом от 1,1 л (ВАЗ-21081, 54 л.с.) до 1,6 л (мелкосерийный ВАЗ-21084, 82 л.с.) и даже роторные 120-сильные агрегаты. Первая чистая «восьмерка» ВАЗ-2108 имела 65-сильный 1,3-литровый мотор. Двигатели малого объема, как и четырехступенчатые коробки передач, ставили недолго. Основным на долгие годы стал карбюраторный, а потом впрысковый мотор объемом 1,5 л.



⌚ Дитя перестройки – так называемая «Самара Евро». Подобные машины собирали в Финляндии, на заводе фирмы «Валмет». Предполагали, что их будут лучше покупать в Европе. Но и там, и на родине высоким спросом они не пользовались. Для европейцев уже устарели, для нас были слишком дороги.



⌚ В конце 1990-х – начале 2000-х приступили к выпуску «самар» второго поколения. Машины спорного дизайна делали еще десятилетие.

⌚ Первый серийный (не считая ранних ЛуАЗов) советский переднеприводный, с поперечным двигателем, к тому же трехдверный автомобиль вызвал у граждан огромный интерес и немало скепсиса.



⌚ Некоторые зарубежные дилеры еще в 1980-х делали из «восьмерок» фургоны, внешне почти неотличимые от стандартных хэтчбеков. Тольяттинская фирма ВИС развернула выпуск высоких фургонов ВИС-1706 «Челнок».

⌚ «Самаре» случилось стать даже лимузином. «Лада-Амадео 500» (плюс 500 мм к длине) сделали фирмы «Мастер-Лада» и ЛЛД. Мотор 1,6 л развивал 88 л.с.



**LADA SAMARA**  **АВТОЭКСПОРТ**  
MOSCOW USSR

⌚ В 1987-м появился пятидверный ВАЗ-2109, который тут же стал самой престижной версией семейства. «Девятка» успешно конкурировала по этому параметру с тогда еще редким и модным «Москвичом-2141» и уступала лишь «Волге».




⌚ Полноприводные рамные ВАЗ-210834 и -210934 «Тарзан» с использованием узлов и агрегатов «Нивы» тольяттинская фирма «Лада-Консул» делала в конце 1990-х – начале 2000-х.



⌚ Последняя «Лада-Самара» (ВАЗ-2114) сошла с конвейера 24 декабря 2013 года.