

## Сделано в Тольятти. АвтоВАЗ

**Мы все, кто живёт в Тольятти, связаны с АвтоВАЗом. Мы можем относиться к этому хорошо или плохо, но это факт. Наши родители, дедушки и бабушки ехали в Тольятти из разных уголков СССР. Они ехали на интересную и перспективную работу, в молодой и активный город на Волге, вперёд к светлому будущему.**

**Может именно ваш отец своими руками собирал первые «Жигули», участвовал в испытании новых моделей и приводил вас, маленького несмышлёныша, поглазеть на огромный конвейер.**

**А помните вазовские наборы к Новому году, вазовские путёвки в санатории, очереди на квартиры? ВАЗ был частью нашей жизни тогда и для многих остается и по сей день.**

**Этот выпуск рубрики «Сделано в Тольятти» не просто про автомобили ВАЗ, он про нас с вами. Все мы, жители Тольятти имеем прямое или косвенное отношение к автомобилям, созданным нашим автогигантом. И конечно, каждый из нас в глубине души, мечтает однажды с гордостью сказать про автомобиль, сошедший с конвейера ВАЗа - он сделан в Тольятти! А мы верим - так и будет!**



**«Ноль первая», 1970 год**



Это был прорыв! Первый советский автомобиль для среднего класса, который хорошо выглядел, прилично вёл себя на дороге и был комфортным внутри. «Единичка» или ВАЗ-2101 «Жигули» был русско-итальянским проектом и практически точной копией FIAT-124. Для того, чтобы автомобиль мог совладать с российскими дорогами (или правильнее сказать - с бездорожьем), ему сделали более высокий клиренс, поменяли дисковые тормоза на барабанные, укрепили кузов и подвеску, внесли изменения в двигатель. Внешний дизайн почти не изменился. По цене ВАЗ-2101 был дешевле популярной тогда «Волги», но дороже совсем уж никудышного «Запорожца». Это был красавец, о котором мечтал практически каждый советский человек. И не только советский! «Ноль первая» была популярна в странах восточной и западной Европы и даже поставлялась в Канаду и Новую Зеландию. В 1975 году ВАЗ экспортировал более 300000 автомобилей в год, большую часть из которых составляла именно ВАЗ-2101. Европейцы ценили автомобиль за качество и низкую цену. Сегодня «единичка» - один из символов нашего советского прошлого, автомобиль - легенда, для выпуска которого построили целый город - наш родной большой Тольятти.

---



**Виктор Бойко, директор сети магазинов и автосервисов**

**«Навигатор»**

"Конечно, сейчас лучшие автомобили ВАЗ - это автомобили последнего семейства, Х-серии. Это практически иномарки, так как состоят из «иномарочных» запчастей. Когда они приезжают к нам в сервис, с ними работают специалисты по зарубежным авто. Я сам владелец автомобиля ВАЗ в прошлом. 15 лет назад моим первым автомобилем была «восьмерка». Есть такой известный факт, что в разработке кузова восьмерки принимала участие компания Porsche и кузов они разработали. Специалисты Porsche очень хвалили подвеску на «восьмерке», которую сделали наши.

Я считаю, что это был интересный автомобиль в свое время. Я считаю, что все автомобили ВАЗ можно считать народными, все серии. Если брать серию «Жигули» - народной была «шестерка», а из премиальных моделей этой серии - ВАЗ-2107. По крайней мере, была задумка сделать этот автомобиль премиальным. Даже дизайн «семерки» частично взяли от мерседеса - большие квадратные фары и выпирающая решетка.

Расскажу забавную историю, которая случилась на дороге с моим приятелем. Мой товарищ остановился на светофоре, а перед ним - «десятка». Загорается зеленый свет и «десятка» едет не вперед, а назад! Врезается, естественно, в него. За рулем была девушка. Бывает такое, что скорости путают. Девушка оказалась достаточно находчивой и наглой. Говорит - это не я, а вы в меня въехали. В то время видеорегистраторов не было, вызвали ГАИ. Они приехали - свидетелей нет. Оформили протокол, где виновником стал мой знакомый. Друг доказать ничего не может, по правилам виноват тот, кто сзади. Разошлись по машинам, гаишники собрались уезжать. И вот, дама, довольная удачным раскладом, садится в машину и... трогается абсолютно так же и еще раз врезается своей «десяткой» в машину приятеля. Конечно, гаишники, видя такую ситуацию, вышли, все переделали и говорят: ну теперь мы все поняли."

---

**«Семёрка», 1982 год**



«Русский мерседес» - так называли «семёрку» в Союзе. У народа было две причины присвоить такое престижное название вазовскому авто - это решетка радиатора, которая отдалённо напоминала «мерсовскую», и общий люксовый вид автомобиля, с множеством хромированных деталей и слегка изменённым кузовом.

А по сути - это была очередная модификация FIAT-124. Престижность и дороговизна автомобиля ВАЗ-2107 была, как бы мы сейчас сказали, маркетинговым ходом. Вокруг семёрки нарастали легенды и машина стала одной из самых желанных покупок в советское время, которая в разы поднимала статус владельца.

В советские годы у завода была задача - выпускать каждый год новый автомобиль, но с учётом унификации и взаимозаменяемости деталей. Понятно, что за год создать и выпустить автомобиль новой конструкции, в новом кузове, было просто невозможно. Поэтому «новый» автомобиль создавался небольшими дизайнерскими деталями. «Семёрку» выпускали целых 30 лет. Правда, в последние годы машина потеряла свой прежний лоск и заслужила печальную славу одного из самых дешёвых автомобилей в мире.

### **Интересный факт**

К созданию первого переднеприводного автомобиля ВАЗ-2108 приложил руку немецкий завод Porsche. Несколько лет велись совместные русско-немецкие разработки и испытания начинки «восьмерки». Мало кто знает, что на базе ВАЗ-2108 был создан кабриолет Lada-Natasha, который пользовался успехом во Франции и Испании. Производился автомобиль в Европе небольшими партиями и продавался по скромной цене.

---



### **Максим Тищенко, директор завода «Севен Люкс»**

"По моему мнению, на АВТОВАЗе много хороших и даже, можно сказать, культовых, автомобилей. Но особенно выделить хочется две модели - все «семейство» ВАЗ-2108 и «Калина».

На вкус и цвет товарищей нет, конечно, но мне нравится дизайн этих моделей. И они достаточно комфортны. Кроме того как «восьмерка», так и «Калина» зарекомендовали себя надежными автомобилями. Сам лично на протяжении 10 лет ежедневно эксплуатировал автомобиль ВАЗ-21093 и ни одного нарекания.

Какой автомобиль ВАЗ можно назвать народным? Поистине народным автомобилем, думаю, является авто из серии «Калина», зарекомендовав себя как безопасный, надежный автомобиль, а в рестайлинговой версии он несколько не уступает европейским моделям. Очень жаль, что его сняли с производства. Сейчас есть «Гранта» в том же классе, о ней ничего не могу сказать."

---

### **«Нива», 1977 год**



Приготовьтесь! Эти строки всколыхнут в вас чувство гордости за родной автопром! «Нива» - совершенно уникальный автомобиль. Её начали выпускать как полноприводный внедорожник для жителей русских сёл и деревень, где в межсезонье такого понятия как дорога в принципе не существовало (как впрочем и сегодня). Именно суровые условия, в которых испытывали первые образцы и последующая работа над ошибками, помогли создать автомобиль с уникальной проходимостью и выносливостью. В 1998 году «Нива» своим ходом поднялась на Эверест на высоту 5200 метров, а в 1999 году покорила Гималаи, забравшись ещё выше. Целых 15 лет «Нива» служила нашим полярникам в

Антарктиде, накатав по льду 11 800 км.

Ещё «Нива» участвовала во многих гонках по бездорожью и занимала лидирующие места. К примеру, в знаменитом «Париж-Дакар» взяла третье место. А первые места «Нива» заняла в ралли внедорожников в Африке и Австралии.

На западном рынке «Нива» пользовалась огромной популярностью, и АвтоВАЗ по большей части производил автомобиль на экспорт, меняя модификацию в зависимости от страны-экспортера. Для внутреннего рынка автомобиль тоже постоянно улучшался, менялся, дополнялся, увеличивался в размерах и даже стал автомобилем-амфибией. С 2001 году исключительной лицензией на товарный знак «Нива» владело совместное предприятие «Джи Эм-АвтоВАЗ», результатом деятельности которого, как мы знаем, стала «Шевроле-Нива». В прошлом году российской стороне удалось выкупить у «Джи Эм» 50% акций завода, вернуть себе торговую марку и сегодня миллионы автолюбителей ждут - какой же будет новая «Нива».

### **Интересный факт**

Существует интересная легенда о том, что «Нива» была очень популярна в Японии и даже стала прототипом японских кроссоверов и внедорожников малого класса. По слухам в 1986 году создателю ВАЗ-2121 Петру Прусову, руководителю японского завода Suzuki подарили рекламный буклет автомобиля Suzuki Escudo (будущая Vitara), с надписью «Крёстному отцу этого автомобиля».



**Николай Александрович Туманов, генеральный директор СХАО**

**«Овощевод»**

"У меня есть интересная история, связанная с вазовским автомобилем.

Это было в 70-м году. Тогда мои родители приобрели автомобиль ВАЗ 2101 вишневого цвета, шасси № 96 и двигатель № 128. На тот момент машина стоила 5,5 тысяч рублей.

Родителям пришлось 3 тысячи рублей занимать у родственников, чтобы ее купить. На этом автомобиле мы проездили целых 20 лет. И самое интересное, что смогли продать его по такой цене, что на полученные деньги купили новый ВАЗ-2105.

Все марки АВТОВАЗа считаю лучшими и любимыми народом. Я сам практически на всех ездил и получал удовольствие."

---

**«Калина», 2004 год**



Разработки «Калины» велись на АвтоВАЗе с 1993 года. Изначально автомобиль планировали выпускать в кузове хэтчбек, но массовое производство началось с «Лады Калины» седан. Это был маркетинговый ход - седаны ценились и пользовались популярностью российских потребителей. Хэтчбек пошёл в производство лишь в 2006 году.

«Калину», в отличие от других автомобилей ВАЗ, никогда не называли по номеру, название сразу прочно приклеилось к машине. Мало кто из потребителей задумывался - почему у семейства новых автомобилей индекс начинался с единицы, тогда как классика и последующие автомобили начинались со второго десятка. По принятой в СССР системе классификации с единички нумеровались автомобили более низкого класса. Дело в том, что «Калина» изначально проектировалась как микролитражный автомобиль, на замену популярной «Оке». В ходе разработок двигателю добавили мощности, но индекс (ВАЗ-1118) по каким-то причинам не поменяли. Зато дали автомобилю красивое и запоминающееся название.

Внешний дизайн «Калины» соответствовал модному в 90-е годы направлению - биодизайн. Обтекаемые формы и плавные линии были на пике автомобильной моды того времени. К разработке интерьера авто на Вазе впервые применили компьютерные технологии: салон и панель приборов были полностью спроектированы с применением математического моделирования на современном оборудовании. Салон «Калины» с первого взгляда привлекал потребителей, был удобным и эргономичным. Первые «Калины» даже неплохо продавались в Германии. Пика популярности в России «Калина» седан достигла в 2011 году, по иронии судьбы в этом же году модель перестали выпускать, а её место в нише занял новый седан эконом-класса - «Лада-Гранта».

### **Интересный факт**

Когда автомобили ВАЗ начали экспортировать в страны Европы, бренд поменял название с Жигули на LADA. Слово «жигули» ассоциировалось у европейцев с понятием «жиголо» (мужчина легкого поведения), такое название ставило под угрозу лояльность европейских покупателей. Через несколько лет история с названием повторилась. Автомобили «Лада Калина» во время экспорта в Финляндию пришлось переименовать в простенькое LADA-119. В финском языке слово «калина» созвучно с понятиями «треск» и «дребезжание», что, конечно, очень неудачная ассоциация для маркетинга автомобиля.

## «Веста», 2015 год



«Веста» - новый прорыв АвтоВАЗа, новый дизайн, новое будущее и новая вера в то, что у Тольятти всё будет хорошо! Дизайн «Весты» создавал британец Стив Маттин, который с 2011 года работал в должности главного дизайнера АвтоВАЗа. К слову сказать Стив успел к тому времени поработать с Mercedes-Benz и Volvo. Нельзя сказать, что перед Стивом стояла простая задача. Нужно было создать стильный современный автомобиль класса В+, чтобы в нем узнавали ВАЗовский стиль. Но он успешно справился. Автомобиль получился стильным, его не перепутаешь ни с каким другим, но и вазовский след виден невооруженным взглядом. Автор интерьера «Весты» - талантливый тольяттинский дизайнер Андрей Бессолицын, ранее работавший с «Приорой» и «Калиной-2». Звёздный час «Весты» случился на Московском международном автосалоне в 2014 году, когда АвтоВАЗ представил публике прототип нового автомобиля в кузове седан. И уже в сентябре 2015 года Веста сошла с конвейера. Во время старта продаж за первые же сутки было продано 1000 автомобилей - вся запланированная партия, это был успех! На сегодняшний день «Веста» один из самых просторных автомобилей в классе В+ в мире. Это несомненный плюс. Да и качество автомобиля нареканий не вызывает. Даже скептики, которые обычно держат наготове едкие бородатые анекдоты про АвтоВАЗ, как будто немного приуныли. Неужели правда автомобиль получился достойным, чтобы конкурировать с западными марками? А вы, что думаете?

### **Интересный факт**

В 2016 году вышла провокационная реклама «Лады-Весты» с программой трейд-ин. Слоган гласил - «Время расстаться с НЕвестой». И красноречивое изображение невесты с восточными чертами лица. Ответ не заставил себя ждать. «Наши НЕвесты не ломаются» - написал в своей рекламе «Хёндэ». «Тили-тили тесто, и партнер, и НЕвеста» - ответил «Ситроен». «Посмотри по сторонам и выбирай НЕвесту сам» - написал «Ниссан». В прессе весь этот рекламный креатив прозвали «война невест», которая продолжалась несколько месяцев.

---



**Сергей Аввакумов, генеральный директор ГК «Аква-Стиль»**

Самый лучший вазовский автомобиль, на мой взгляд, это модификация «восьмерки» - модель ВАЗ-21083. У нее, по сравнению с более ранней моделью, больше двигатель (1,5 л против 1,3 л) и 5-ступенчатая КПП. Это была самая удобная, лёгкая и маневренная машина. Например, если вдруг она застревала, ее всегда можно было легко поднять за «передок». А вот с «десяткой» так уже невозможно было сделать - слишком тяжелая. У меня было несколько вазовских автомобилей: помимо 083-й, была 99-ая, «десятка» и «двенашка». Если говорить про народное авто, то я считаю это однозначно 99-ая!