

СПУТНИК ЕЕ ВЕЛИЧЕСТВА

«Допы» на вазовскую «восьмерку»? Перестраиваем мозг, управляя праворульным ВАЗ-21086 из Великобритании.

Автор Александр Виноградов, фото: Дмитрий Конин

Я раз шесть пытался сесть за руль с привычной левой стороны. Ездить на машинах с правым рулем мне доводилось, но не на «восьмерке» же! Это реэкспортный ВАЗ-21086 1989 года, вернувшийся в Россию из Великобритании.

В Англии «восьмерке» дали имя собственное – «Eni», о чем говорят стикеры на кузове. Так что это не самопал,

а оригинальные наклейки. Эта «восьмерка» тем и хороша, что сохранилась в своем первоначальном виде – со всеми «допами» местных дилеров. Насколько английская Самара отличается от советской?

Мышечная память

Правый руль вовсе не означает зеркальное отражение всех органов управления. Подрулевые переключатели



Передние сиденья не отличаются проработанным профилем. Экспортная обивка интереснее и качественнее советской.





На стекла нанесена «противоугонная» гравировка с британским номерным знаком.

и замок зажигания стоят по-нашему: слева – управление светом, справа – дворниками. Поэтому тяжелее всего далась коробка передач. Схема переключений осталась прежней, то есть первая и задняя включаются неестественным движением – влево от себя! Понятно, что несколько раз я пытался нащупать рычаг правой рукой. Благо человеческий организм отличается высокой адаптивностью, и вскоре разум всё же победил мышечную память.

После адаптации наконец-то стала узнаваема типичная ранняя «восьмерка», отсылающая во времена заката Советского Союза. Что-то одновременно прекрасное и ужасное. Так и хочется надеть джинсовую куртку с высоким воротником, включить Цоя и отправиться на рынок за турецкими шмотками.

Перечитывая зарубежные тесты конца 80-х годов с участием Самары, можно понять, каково было впечатление от советской новинки. Отвратительно дешевый салон с жутким пластиком и куча ненужных стикеров и молдингов. Но – шикарная



ТАРИФ НА ЭКСПОРТ

На конец 80-х годов пришелся пик экспорта советских легковых автомобилей (и почти все это были Лады). В 1989 году за рубеж отправили свыше 300 тысяч машин, из которых почти 10% осели в Великобритании. Лучше всего расходились Нивы.



Кроме обычных модификаций, были и «улучшенные» – кенгурятниками, легкосплавными дисками, допфарарами и прочими атрибутами. Такая Нива называлась Cossac.



Поставлялись и заднеприводные «квадратные» Жигули. Седаны ВАЗ-2105 (Riva) и 2107 (Riva 1600). Универсал ВАЗ-2104 там звали Riva Estate. Хотя наша «классика» к тому времени безнадежно устарела, она всё равно пользовалась стабильным спросом из-за низкой цены.



Переднеприводные Лады для экспорта переименовали из Спутника в Самару. Первые английские модификации с правым рулем появились в 1987 году. Продавались и трехдверные «восьмерки», и пятидверные «девятки». Двигателей было три на выбор – 1100, 1300 и 1500 см³. С развалом СССР продажи резко упали, и в 1997 году экспорт Самар (как и классических Жигулей) в Великобританию прекратился.

	Мировой экспорт автомобилей Лада, шт.	Экспорт в Великобри- танию, шт.
1988	306 641	37 895 (12%)
1989	301 332	29 646 (10%)
1990	279 825	18 498 (7%)

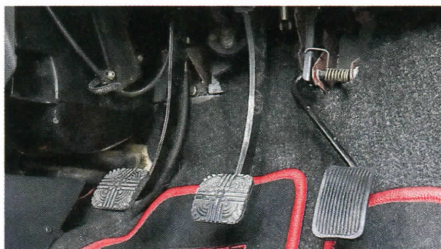


Схема переключения скоростей не поменялась, что требует привычки. Конечно, если доводилось ездить на Ладе с левым рулем.

Трехспицевый руль – дилерская опция. Смотрится хорошо и удобен для хвата, особенно на фоне штатной баранки.



Спидометр размечен в милях. Дополнительно есть внутренняя шкала в традиционных для большей части мира км/ч.



Из-за того, что вакуумный усилитель с главным тормозным цилиндром остался слева, пришлось вести тягу к педальному узлу – будто на учебном автомобиле.



Рычаг капота смонтирован по-прежнему с левой стороны, из-за чего полка под вещевым ящиком не такая широкая, как у машин с левым рулем.

обзорность, живой двигатель и неожиданно приятная управляемость. Особенно учитывая цену машины.

Трудно не согласиться с британскими журналистами из прошлого. Легкость – это главное слово, раскрывающее характер «восьмерки».

Даже с базовым мотором в 1300 кубиков Самара весело и задорно набирает ход. Ты буквально чувствуешь ее поджарость – ни одного лишнего килограмма! А механизм переключения передач хоть и уступает в четкости «классической» коробке, всё равно очень неплох – особенно на фоне аналогичных коробок начала двухтысячных, когда качество вазовского производства упало.

Лада порхает по извилистой дороге, юрко и точно следуя любым командам.

Прямая механическая связь с колесами дает полное понимание, что происходит с машиной, вызывая искреннюю улыбку. В очередной раз убеждаешься, почему именно ВАЗ-2108 обрел такую популярность среди спортсменов.

Согласен и с оценками материалов отделки. Салон-погремушка олицетворяет достижения советской химической промышленности. Выглядит модно для тех лет, но качество пластика и разброс зазоров между панелями – ужасные. Можно предположить, что советский человек не привык к качественным интерьерам. Но как же салоны Жигулей 70-х? Они были тише и качественнее!

Вне зависимости от того, экспортная машина или для своих, салон «восьмерки» надо разобрать, проклясть, проложить

шумку. И только после этого ритуала число сверчков снизится до уровня «сойдет». Не уверен, что этим занимались англичане. Обидный просчет хорошей для своего времени машины.

Какие ваши доказательства

Красная праворульная Самара заставляет вспомнить времена, когда Лада была более-менее на уровне иномарок. Не лучшая, но и далеко не худшая машина европейского компактного класса 80-х годов. Способны ли мы вернуться на былые позиции? Веста показала, что это возможно – но в это не нужно верить, для этого нужно работать.

Благодарим Илью Чистова за предоставленный автомобиль.

НИЧЕГО ЛИЧНОГО?

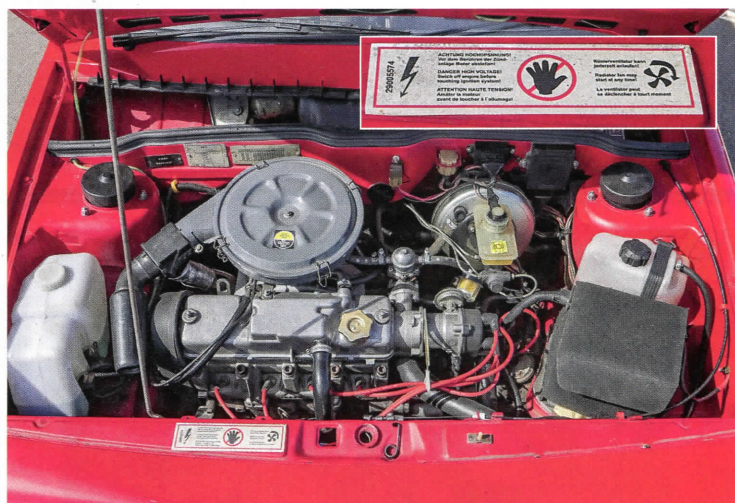
Наверное, у каждого есть автомобиль, занимающий особое место в сердце. Для меня таковой стала именно «восьмерка».

Самара цвета «мокрый асфальт» 1990 года выпуска стала второй

машиной нашей семьи. После Жигулей это был совершенно новый уровень. Шильдиков «Спутник» не было, потому что машина пришла из Голландии. Спидометр почему-то был размечен в милях, хотя в Голландии приняты километры в час.

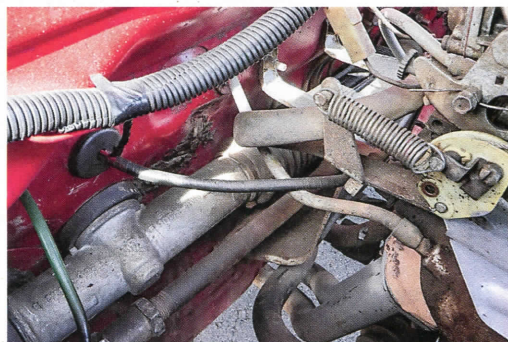
В автошколе я также учился на ВАЗ-2108. Перед этим несколько месяцев катался на ЗИЛ-130 для получения прав категории С. И после грузовика контраст был еще сильнее, чем на фоне Жигулей: словно сел за руль космолета.

Но главное, что в далеком 2005 году «восьмерка» стала уже моим первым личным автомобилем. Когда я, будучи студентом МАДИ (это прославленный автодорожный ВУЗ, а не дорожные церберы Москвы), купил вишневую Ладу 1996 года. На ней проездил всего год, но до сих пор с теплотой вспоминаю ту машину.



На первый взгляд, моторный отсек не отличается, если не считать табличек на нескольких языках. И оригинального моторного щита.

Одна из самых больших ценностей для коллекционеров – иная рулевая рейка с оригинальным индексом 21086.



Наружные зеркала на экспортных машинах красивее и практичнее, чем оригинальные.



«Восьмерка» с коротким крылом даже по сегодняшним меркам хороша для водителя. Только из-за малого веса машина излишне реагирует на боковой ветер.