

# «ЛАДА САМАРА»

НА ПЕРЕДНЕМ КРАЕ



**Н**астоящая автомобильная революция произошла в Советском Союзе в конце 1984 г., с появлением первого серийного переднеприводного автомобиля ВАЗ. Решение о производстве ВАЗ-2108 «Самара» приняли 16 сентября 1978 г. Предтечей машины являлся 3-дверный переднеприводный прототип «Ладога» с кузовом хетчбэк и двигателем объемом 900 см<sup>3</sup>, изготовленный на ВАЗе в 1976 г. и тоже имевший предшественника: прототип ВАЗ-1101 начала 1970-х гг., очень похожий на «Ладогу», как и на более поздний прототип компактного седана ВАЗ-1106. Новому поколению вазовских машин предстояло не только удовлетворять домашний спрос, но и соответствовать вкусам западных потребителей, так как предполагалось значительное число автомобилей отправлять на экспорт.

Концепция и собственно конструкция разрабатывались НАМИ совместно с инженерами завода.

Рассматривалось несколько вариантов кузова: 3- и 5-дверные хетчбэки, а также 4-дверный седан, для которого сразу решили создать оригинальный кузов, с уникальными панелями. Седан даже получил собственное обозначение – ВАЗ-2110. Однако в итоге из-за недостатка средств возобладал более прагматичный подход – передние кузовные панели серийного седана до средней стойки крыши сохранялись общими с хетчбэками. Тем не менее работа над 4-дверной машиной со своим особым дизайном не пропала даром: прототипы седана послужили основой для создания первой постсоветской «Лады», появившейся в 1995 г. и, как это ни странно, названной, как и задумывалось когда-то, ВАЗ-2110. Разрабатывая гамму новых переднеприводных автомобилей, инженеры ВАЗа внимательно изучали образцы продукции западных конкурентов, в том числе Opel Kadett (он

↑ Одна из первых официальных рекламных фотографий ВАЗ-2108 «Самара», первого серийного переднеприводного автомобиля из Тольятти, производство которого началось в 1984 г. («Автоэкспорт»)





↑ **VAZ-2108 «Самара»** – очень современный автомобиль, способный составить достойную конкуренцию лучшим образцам западного автопрома и в то же время обладавший качествами, необходимыми на советском рынке: значительным дорожным просветом и простыми в обслуживании механическими узлами (*АвтоVAZ*)

же Vauxhall Astra), Ford Escort и Renault 9. Машины тестировались в самых тяжелых климатических условиях Восточной Сибири, где температура опускается до  $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ , и пустыни Каракум, где она на столько же поднимается выше нулевой отметки.

Первый серийный переднеприводный VAZ, в начальном варианте получивший цифровой индекс 2108, имел двигатель рабочим объемом  $1288\text{ см}^3$ , абсолютно новый 3-дверный кузов типа хетчбэк и 4-ступенчатую коробку передач. Машины начали сходить с конвейера 18 декабря 1984 г. В России их назвали «Спутниками», однако название не прижилось, и новые машины стали именовать либо по заводскому цифровому индексу, либо просто «восьмеркой». Экспортное наименование Samara автомобиль получил по названию одного из притоков Волги. Представляя 3-дверного первенца с двигателем объемом 1,3 л, VAZ заявил о том, что модельный ряд будет значительно расширен за счет целого спектра других двига-

телей и типов кузова, включая 1,1- и 1,5-л моторы и 5-дверный хетчбэк.

Впервые на советской машине цвет пластиковой облицовки радиатора соответствовал цвету кузова, интегральные бампера являлись неотъемлемым элементом дизайна, сцепление выключалось через трос, а кузов предохранялся от ржавчины с использованием технологии катафореза. Двигатель «Самары» имел один распределительный вал в головке блока с приводом от ремня и, как и обещалось, в дальнейшем производился в вариантах с рабочим объемом  $1099\text{ см}^3$  и  $1499\text{ см}^3$  плюс  $1288\text{ см}^3$ . Двигатель проектировался и производился преимущественно самим заводом, хотя камеры сгорания разрабатывались в сотрудничестве со специалистами Porsche, а карбюратор выпускался по лицензии Solex. Передняя подвеска на стойках Макферсона, задняя – пружинная. Еще одним нововведением на уровне национальной автоиндустрии стал реечный меха-



низ рулевого управления. Для производства новой модели в Тольятти ввели в строй первые автоматические сборочные линии.

«Самара» стала большим шагом вперед для советской автомобильной промышленности. Ее обтекаемый кузов отличали достойный коэффициент аэродинамического сопротивления – 0,36 и хорошее качество сборки, хотя и не соответствовавшие западным стандартам, но не имевшие аналогов среди восточноевропейских машин. Как следствие, «Самара» сразу удостоилась благоприятных отзывов в западной прессе, пусть и с критическими замечаниями по поводу надежности. Обычными оставались проблемы с электрикой, диски сцепления, похоже, имели очень малый ресурс. Ситуация зачастую усугублялась недостаточным обслуживанием, особенно со стороны бюджетных западных автомобилистов, которые и являлись основными покупателями этих машин.

9-миллионную «Ладу», которой стал белый ВАЗ-2108, собрали 24 мая 1985 г., а 10-миллионная – спустя год с небольшим, 9 октября 1986 г., и им опять стал ВАЗ-2108.

В 1987 г. модельный ряд дополнили ВАЗ-21083 с двигателем объемом 1499 см<sup>3</sup> и мощностью 71 л.с. (расточенная версия мотора объемом 1288 см<sup>3</sup>), устанавливавшимся вместе с 5-ступенчатой коробкой передач, и ВАЗ-21081 с двигателем мощностью 53 л.с., объемом 1099 см<sup>3</sup>, имевшим в своей основе двигатель объемом 1288 см<sup>3</sup> и мощностью 63 л.с., но с уменьшенным ходом поршней. Самый маленький из двигателей заре-



**SAMARA**  
THE ALL NEW HATCHBACK RANGE FROM LADA  
1300L 1300SL 1300SLX

↑ ВАЗ-2108 «Самара» появился на британском рынке в конце 1987 г., то есть первоначально модель представили только 3-дверным автомобилем. Как обычно, британский импортер создавал собственные версии, устанавливая в своем техническом центре дополнительные оборудование и элементы отделки. На обложку представленного на фото рекламного буклета помещен снимок модификации 1300SL с измененной облицовкой радиатора (Из архива автора)

↓ Автомобили ВАЗ-2108 сходят с производственной линии тольяттинского завода. С началом выпуска «Самары» связано и начало активного использования в производстве роботов, многие из которых спроектировали и создали инженеры предприятия. Первые роботы появились на заводе одновременно с запуском в серию ВАЗ-2105 («Автоэкспорт»)







↑ В 1987 г., вскоре после начала выпуска первой «Самары», ВАЗ представил 5-дверный ВАЗ-2109 («Автоэкспорт»)

→ В 1989 г. на британском рынке ВАЗ-2109 «Самара» фигурировала как Samara 1300 L (Из архива автора)







зеркировали за экспортными версиями машины. Максимальная скорость автомобиля составляла 140 км/ч с двигателем объемом 1099 см<sup>3</sup>, 148 км/ч с двигателем объемом 1288 см<sup>3</sup> и 156 км/ч с двигателем объемом 1499 см<sup>3</sup>. Расход топлива, соответственно, составлял 7,9 л, 9,3 л и 9,5 л на 100 км пробега. В том же году завод представил ВАЗ-2109, 5-дверную модель, производную от ВАЗ-2108. Модификации, отличающиеся объемом двигателя, обозначались цифровыми индексами 21091, 2109 и 21093. Произведенным 6 июля 1989 г. 12-миллионным автомобилем завода стал ВАЗ-2109.

За ВАЗ-2109 в 1989 г. последовал ВАЗ-21099, производный от «девятки» трехобъемный 4-дверный седан, получивший новый капот, новую облицовку радиатора, новые передние крылья, а также усовершенствованную приборную панель. В 1992 г. ВАЗ-2109, а в 1994 г. и ВАЗ-2108 переняли у седана оформление передней части кузова, которая до этого представлялась раздробленной с ее выступающим «клювом» и странной вставкой между передней панелью и остальным кузовом. Задний свес

седана увеличился на 200 мм, что позволило оснастить его по-настоящему объемным багажником. Код 21099 автомобилю присвоили, чтобы дифференцировать его от ВАЗ-2110, первоначального варианта седана в модельном ряду автомобилей «Самара», который к тому времени эволюционировал в пилотную модель совершенно новой, самостоятельной модельной серии. Полномасштабные производство и маркетинг ВАЗ-21099 начались только в декабре 1990 г. Собственно ВАЗ-21099 оснащался двигателем объемом 1499 см<sup>3</sup>, а седан с двигателем объемом 1288 см<sup>3</sup> получил обозначение ВАЗ-210993. Чтобы дополнительно выделить седан, позиционировавшийся чуть выше хэтчбеков, ему на некоторых рынках присваивали имена собственные: Sagopa во Франции, Diva в Бельгии, Forma в Германии. В Британии же он сохранил свое исконное название – Samara.

В ноябре 1987 г. в Британии появился ВАЗ-2108, оснащенный двигателем объемом 1288 см<sup>3</sup> и стандартной 5-ступенчатой коробкой передач. Импортными автомобилями предлагался в трех

↑ Вершина представленного в 1989 г. на британском рынке модельного ряда автомобилей «Лада» – Lada Samara 1500 SLX. Машина была дополнена одним из наименее безобразных комплектов навесной экипировки, которыми импортер с упорством, достойным лучшего применения, оснащал «Самары», по-видимому полагая, что эти нелепые пластиковые накладки придают автомобилю привлекательности (Из архива автора)



↑ Первоначальный план создания седана «Самара» предполагал наличие у него собственного уникального дизайна кузова. Машина официально получила наименование VAZ-2110. Прототип, созданный в 1985 г. и сфотографированный в 1989 г. на одной из советских автомобильных выставок. От прототипа отказались в пользу более простого подхода – навешивания багажника на уже выпускавшийся VAZ-2109 («Автоэкспорт»)

→ Серийный 4-дверный седан «Самара» получил заводское обозначение VAZ-21099. У него много общего с 5-дверным VAZ-2109 (АвтоVAZ)

↓ 4-дверный VAZ-21099 имел больший задний свес, чем хэтчбэк, и это позволило оснастить автомобиль вместительным багажником (АвтоVAZ)







← У бельгийских покупателей имела возможность приобрести очень симпатичную «Самару» с открытым верхом, дизайн которой разработали местные импортеры, а кузов делала одна из специализированных кузовных фирм (Из архива автора)

вариантах оформления: L, SL и SLX. Все продававшиеся в стране «Самары» проходили предпродажную подготовку и облагораживались в центре компании Satra в Карнаби, приобретая – с учетом маркетинговой стратегии импортера и потребности в том или ином варианте исполнения – новую облицовку радиатора, комплект навесных деталей (порой весьма спорного достоинства), радиоприемник и колесные колпаки.

Журнал Motor охарактеризовал новую «Самару» как «колоссальный прогресс «Лады»... предложение по невысокой цене вместительного автомобиля, сочетающего в себе достойные динамические характеристики, экономичность, безопасность и очень неплохую оснащенность». Критике же подверглись уровень комфорта во время

движения и откровенно низкое качество окраски кузова. Отмечалось, что в сопоставлении с вазовской же моделью Riva, FSO Polonez, а также с Škoda Estelle и Yugo 55A машина не выглядела такой уж дешевой. При цене 4795 фунтов «Лада» испытывала конкуренцию со стороны Fiat Uno 45 Fire (4780 фунтов), но стоила значительно дешевле, чем Ford Escort 1300 Popular (5662 фунта) и Peugeot 309 XE (5545 фунтов) с его старым двигателем Simca. Журнал What car? оценивал «Самару» в одном ряду с Mini City E, Citroën AX 10E, Fiat Uno 45 Formula, Hyundai Pony 1.3 Sonnet и Renault 5 Campus. Экспертов советский автомобиль не впечатлил, и они отвели ему последнее место, отметив, что «качество сборки не на высоте даже с учетом цены. Возможно, для кого-то «Лада» –

→ Lada Samara T3, за рулем которой сидел чемпион мира «Формулы-1» 1982–1983 гг. Джеки Икс, пришла седьмой к финишу ралли «Париж – Дакар» 1990 г. В 1991 г. автомобиль показал уже 5-й результат. Проектирование машины по инициативе французского concessionера ВАЗа Lada-Roch начали в мае 1989 г. За исключением общего силуэта, фар, лобового стекла и эмблемы на передке, T3 и «Самара» не имели практически ничего общего. 6-цилиндровый двигатель Porsche объемом 3600 см<sup>3</sup>, мощность которого в НАМИ довели до 300 л. с., размещался в задней части машины. Коробку передач и полноприводную трансмиссию заимствовали у Porsche 959. Подвеску разработал производитель туполевских самолетов, кузов состоял из панелей, изготовленных из армированного углеродного волокна, крепившихся на трубчатой раме. Скорость автомобиля достигала 222 км/ч (Из архива автора)







↑ НАМИ-0290 оснащали чрезвычайно удачным двигателем ВАЗ-2106 объемом 1568 см<sup>3</sup>, развивавшим в сочетании с турбокомпрессором Mitsubishi мощность 180 л. с. и позволявшим машине разогнаться до 210 км/ч. Этот автомобиль с постоянным полным приводом создали в 1989 г., он получил прозвище «апельсин». Двери для него конструкторы заимствовали у ЗАЗ-1102 «Таврия», но большую часть остального кузова сделали из пластика, и потому машина весила всего 960 кг. Обратите внимание: у нее стандартные колеса «Самары»! Более поздняя версия 0300 появилась в 1991 г. и оснащалась 16-клапанным двигателем ЗМЗ объемом 2300 см<sup>3</sup>, который позже в дефорсированном виде стал одним из стандартных силовых агрегатов автомобилей «Волга» («Автоэкспорт»)

→ Австралийский рекламный проспект 1989 г., посвященный автомобилю Lada Samara Volante. Благодаря спортивного вида колесам и нарисованным на кузове полосам эта машина позиционировалась как спортивный хэтчбек (Из архива автора)

**samara**  
VALUE IS EVERYTHING



**LADA**  
**Volante**





это шанс недорого обзавестись хетчбэком среднего размера, однако после года-двух интенсивной эксплуатации она, скорее всего, будет в плачевном состоянии по сравнению с ее прямыми конкурентами». Впрочем, журнал признавал, что «Самара» действительно «предлагает немало за такую цену».

5-дверные машины начали поступать в Британию годом позже, в октябре 1988 г., вместе с 3-дверными, оснащенными двигателем рабочим объемом 1499 см<sup>3</sup>. 5-дверные хетчбэки с моторами большего объема появились в феврале 1989 г. О 5-дверной модели 1300 L журнал Autocar and Motor отозвался так: «Лада» создает автомобили приемлемого качества». Samara 1300 L с пятью дверьми по цене 4925 фунтов представлялась выгодным приобретением в сравнении с 3-дверным Ford Fiesta Popular с двигателем объемом 957 см<sup>3</sup> (5004 фунта), 5-дверным Austin Metro 1.0 City (5237 фунтов) и 5-дверным Renault 5 Campus с двигателем объемом 1108 см<sup>3</sup> (5320 фунтов).

Роторные «Самары», 3-дверные хетчбэки ВАЗ-2108-91, предлагавшиеся только российским потребителям, оснащались двухроторным двигателем ВАЗ-415. При цене новых машин 56 тыс. рублей они стоили немного дешевле ВАЗ-21079. У автомобилей имелась 5-ступенчатая коробка передач, они развивали максимальную скорость 200 км/ч и разгонялись до 100 км/ч всего за 8 сек. Затем появился 5-дверный ВАЗ-2109-91 с теми же двигателем и трансмиссией.

«Самара» использовалась как основа при создании спортивных автомобилей. К ралли «Союз» 1985 г. подготовили полноприводную машину. Привод на все колеса являлся постоянным, двигатель оставался прямым производным от стандартного мотора «Жигулей», однако развивал мощность 150 л. с. и располагался над задним мостом с левой стороны машины. Samara-EVA 1987 г. имела 16-клапанный двигатель объемом 1860 см<sup>3</sup> с турбокомпрессором и электронным впрыском топлива. И вновь он стал модернизированным вариантом двигателя ВАЗ-2106, на этот раз размещавшимся перед задним мостом и способным развивать мощность 300 л. с., тогда как без компрессора мощность мотора составляла только 160 л. с. Впрочем, от стандартного двигателя остался только блок цилиндров, а от самой машины – общий силуэт кузова, выполненный из стекловолокна и установленного на трубчатую раму, а также фары. Samara S-Proto 1989 г. имела сходную с Samara-EVA компоновку, но ее двигатель развивал мощность 350 л. с.

**SAMARA**  
LEAVES THE OTHERS FOR

**D**ependability **E**conomy **D**urability

**LADA**



↑ Более практичный подход к «Самаре» проявлялся в ее австралийской версии Bizivan. Фургон на базе «Самары» предлагался и на британском рынке (Из архива автора)

← Президент Кубы Фидель Кастро осваивается в новой «Самаре», 1989 г. Говорят, что его младший брат Рауль каждый день сам ездил на работу на собственной белой «Ладе» («Автоэкспорт»)





Экспортные продажи новых хэтчбэков и седана ВАЗ-2108/9/99 в целом оказались не такими успешными, как продажи ВАЗ-2105. Более высокая цена ставила автомобили и в более жесткие конкурентные условия, притом что меньшие по размеру машины западных производителей выпускались гораздо совершеннее. С другой стороны, в странах, где способность крепкого автомобиля выполнять свои прямые функции оставалась в глазах покупателей более значимым фактором, чем плавный ход и привлекательность оформления салона, «Самара» обрела свое место на рынке. В частности, машины неплохо продавались в Австралии и Канаде, где их предлагали наряду с «Нивами». Гораздо выше была их популярность в самом Советском Союзе и странах Восточного блока; благодаря низкой цене, простоте обслуживания и способности справляться с плохими дорогами и сложными условиями движения спрос на них сохранился там и после падения «железного занавеса». ■

↑ «Самару» быстро привлекли к участию в автомобильных соревнованиях, что должно было повысить имидж советских автомобилей за рубежом. «Самара» на одной из гоночных трасс, 1989 г. («Автоэкспорт»)

↓ Результат краш-теста – «Лада-Самара» демонстрирует свою стойкость («Автоэкспорт»)

### Lada Samara (ВАЗ-2108/9/99) на Британском рынке в 1980–1990-х гг.

Название на британском рынке	Заводское наименование	Объем двигателя, см <sup>3</sup>	Начало продаж	Завершение продаж
Lada Samara 1300 L 3-дверный	ВАЗ-2108	1288	Ноябрь 1987	Апрель 1991
Lada Samara 1300 SL 3-дверный				Май 1989
Lada Samara 1300 SLX 3-дверный				Май 1989
Lada Samara 1300 L 5-дверный	ВАЗ-2109		Октябрь 1988	Апрель 1991
Lada Samara 1300 SL 5-дверный				Апрель 1991
Lada Samara 1500 SL 3-дверный	ВАЗ-21083	1499	Октябрь 1988	Апрель 1991
Lada Samara 1500 SL 5-дверный	ВАЗ-21093		Февраль 1989	Апрель 1991
Lada Samara 1500 SLX 3-дверный	ВАЗ-21083		Октябрь 1988	Апрель 1991
Lada Samara 1500 SLX 5-дверный	ВАЗ-21093		Февраль 1989	Апрель 1991

