

МБУК «Библиотека Автограда»
Информационно-библиографический отдел
Зал краеведческой литературы

История бренда и модельный ряд АВТОВАЗа

Дайджест

Выпуск 2

Тольятти
Мая 2016 г.

СОДЕРЖАНИЕ

От составителя	3
I. ИСТОРИЯ БРЕНДА	4
Документ в тему	8
Избранная библиография (по материалам прессы)	10
II. ОТ «КЛАССИКИ» ДО НАШИХ ДНЕЙ	13
Документ в тему	34
Избранная библиография	36
III. МАРК ДЕМИДОВЦЕВ	39
Чего не было до «ВАЗ»	41
ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ	43
ПРИМЕЧАНИЯ	46

История бренда и модельный ряд АВТОВАЗа : дайджест / МБУК «Библиотека Автограда», Информационно-библиографический отдел, Зал краеведческой литературы ; сост. А. В. Мищенко. – Вып. 2. – Тольятти : [б. и.], 2016. – С. 47.

От составителя

Второй выпуск дайджеста, посвященного 50-летию Волжского автомобильного завода, знакомит с основными этапами развития бренда и фирменного стиля АВТОВАЗа, а также содержит хронологию выпусков знаковых автомобилей предприятия – от «Копейки» до «LADA XRay», - отраженную в книжных изданиях, периодической печати и рекламных буклетах автозавода.

Дайджест содержит фрагменты документов, находящихся в фонде Библиотеки Автограда. Материалы знакомят читателя с историей создания и эволюции элементов фирменного стиля автозавода. История автомобилей ВАЗ изложена в условно-хронологическом порядке (по индексу модели.)

Во вспомогательном именном указателе дана ссылка на страницу, на которой упомянута фамилия. В скобках указана страница, содержащая информацию о персоне.

Представленная в издании информация имеет ознакомительный характер и предназначена для всех, кто интересуется историей ВАЗа.

Составитель: гл. библиограф А. В. Мищенко.

I. ИСТОРИЯ БРЕНДА

«Сначала были «Жигули»¹. История появления этого наименования, по сути, недавняя, но оказывается изрядно позабыта не только благодарными потомками, но и самими участниками событий. По общепринятой версии, имя у тольяттинского автомобиля появилось в результате едва ли не всесоюзного конкурса. Якобы в прессе объявили условия, и полетели со всей страны послания. Всего писем и телеграмм набралось около 30 тысяч. Придирчивая комиссия отобрала восемь штук, а конструктор А. Черный предложил еще одно – «Жигули». Оно то и было утверждено. Однако есть и другое мнение».

(Ляченков, Н. В. Этапы развития аэрокосмической промышленности и автомобилестроения : учеб. пособие / Н. В. Ляченков, О. А. Тарабрин. - Москва : МАИ, 2004. – С. 306-307.)

«Однажды, где-то в середине февраля, Поляков² поставил перед Пospelовым³ задачу – придумать название для автомобиля, который будет выпускаться на новом заводе. Так как орнаменты и заводской знак относились к кузовным деталям, то заниматься этим пришлось мне.

Через два дня работы в библиотеке НАМИ с материалами (журналы, энциклопедии) мною было выставлено на голосование порядка восьми названий. К ним по предложению А.М. Чёрного добавили «Жигули». В результате голосования в двух турах было выбрано название «Жигули», которое и было утверждено Поляковым и сообщено на FIAT. Это было задолго до всех конкурсов различных журналов».

(Геннадий Алексеев Ляхов, конструктор // Высокой мысли пламень : [кн. 1] : Управление главного конструктора АВТОВАЗ. Страницы истории 1966-1976 / сост. и ред. В. А. Котляров. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2000. – С. 51.)

««Жигули» - название звучное, волжское, русское», - предлагала педагог Э. Прасолова. К ней присоединялись начальник ТМУ-1 треста «Нефтехиммонтаж» В. Рожкой, экскаваторщик А. Мартыненко, машинист тепловоза В. Полушкин...

Через десять дней после объявления конкурса читатели предложили уже более пятидесяти имен будущему автомобилю...

Окончательные итоги конкурса позднее подвело Министерство автомобильной промышленности СССР».

(Минин, А. Как автомобилю «Жигули» придумывали имя / А. Минин // Площадь свободы. Встречная полоса. – 1997. – 18 дек. (N 233.) – С. 2.)

«7 сентября 1970 года легковому автомобилю производства ВАЗ было присвоено имя «Жигули», выбранное из нескольких тысяч вариантов, которые были предложены в ходе

всесоюзного конкурса. Затем в связи с выходом на рынки зарубежных стран (во многих из которых слово «Жигули» ассоциировалось со словом «жиголо»⁴, носящим сомнительный подтекст) появилось название LADA⁵. Постепенно имя LADA начало внедряться и на территории «советского пространства» - причём как в латинский, так и в русской транскрипции».

«Многих до сих пор волнует вопрос – почему слово LADA было выбрано именно в варианте на латинице? По словам специалистов управления стратегического маркетинга, сделано это как раз для того, чтобы имя для нашего автомобиля было единым и в то же время узнавалось как в России, так и за рубежом».

(Сергеева, Е. Я назову тебя LADA // Волжский автостроитель. – 2007. – 24 мая (N 90.) – С. 1.)

«Много споров было при разработке эмблемы ВАЗ. Группа дизайнеров проанализировала историю и стилистику товарных знаков основных автомобильных фирм, но найти нужный вариант никак не могла. Искомую идею привез А. С. Декаленков, работавший тогда в Московской дирекции. Один из его набросков, сделанных в обыкновенной ученической тетради, превратился в старорусскую ладью, читаемую одновременно буквой «В»».

«В течение 1970 г. эмблема включала название города. Потом выяснилось, что по законам геральдики символика не должна привязываться к географическому положению завода-изготовителя».

(История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность : материалы II Всерос. науч. конф. 26-27 октября 2005 г. / отв. ред. Р. Г. Пихоя. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2005. - С. 68.)

«Так же в поисках, спорах рождалась сама табличка с названием машины. Как известно, вначале это были «Жигули», потом по целому ряду причин появилось новое «семейное» название «Лада». Плюс «Нива», «Самара», «Спутник», «Ока». Тоже свои сложности и тонкости. С учетом того, что надо было предусмотреть русское (кириллица) и латинское начертания. Первую надпись «Жигули», художественно-графическое изображение, сделал Ю.В. Данилов. Потом большое внимание логотипу уделял М.В. Демидовцев⁶».

(Пашко, В. И. С серебристой ладьей на радиаторе // ВАЗ: страницы истории : воспоминания и факты : кн. 4 / ред.-сост. А. Шаврин. - [Б. м. : б. и., б. г.]. – С. 234.)

«С течением времени первый товарный знак автозавода претерпел существенные изменения. С эмблемы исчезла надпись «Тольятти», а ладью, форма которой стала более обтекаемой, вписали в овал».

(Иваненко, Н. Первому товарному знаку АВТОВАЗа исполняется 36 лет // Волжский автостроитель. – 2006. – 24 янв. (N 11.) – С. 1.)

[Ладья в овале] «С 1993 года и в последующие годы для автомобилей семейства LADA 110».

(Степанов, А. Е. Нескучная книга : введение в корпоративную историю АВТОВАЗа / А. Степанов. - Тольятти : [б. и], 2008. – С. 93.)

«Разработка нового фирменного стиля АВТОВАЗа началась на рубеже XX и XXI веков. Бурное развитие российского автомобильного рынка и рост конкуренции потребовали изменения стратегии продвижения наших автомобилей».

(Демина, Е. Фирменному стилю LADA десять лет / Е. Демина // Волжский автостроитель. – 2014. – 20 марта (N 50.) – С. 1.)

«Решением совета директоров ОАО «АВТОВАЗ» в сентябре 2002 года утверждены материнские бренды компании – их два. «Лада» - товарный знак, характеризующий нашу продукцию – автомобиль – и всю сферу деятельности, связанную с ним: от предпродажной подготовки и техобслуживания до утилизации. И второй бренд – «АВТОВАЗ», - характеризующий сферу деятельности нашей промышленной площадки: производство, финансы, безопасность, социальную сферу – словом, ту промышленно-административную группу, что работает над созданием автомобиля»

(Кирюшина, О. Стиль жизни от «лады» рождается сегодня / О. Кирюшина // Волжский автостроитель. – 2003. – 18 нояб. (N 216.) – С. 1.)

«У ладьи в овале появилась подложка либо белая, либо синяя, в зависимости от того, на каком фоне они изображаются. Зафиксированы основные и вспомогательные фирменные цвета: синий, серебряный, серый, оттенки голубого и некоторые другие. Это то, что допустимо в оформительском плане, как в полиграфии, так и в архитектуре, в выставочной деятельности, в оформлении мест продажи автомобилей. Предложен и утвержден новый оригинальный шрифт, который должен будет использоваться на всех деловых бумагах».

(Егошин, А. Новый стиль – новая философия / А. Егошин // Площадь Свободы. – 2002. – 19 дек. (N 235.) – С. 5.)

«2015 год – начало нового бренда и нового товарного знака LADA... Обновлённая эмблема стала объёмной, с чётко очерченными, структурированными формами и динамичными линиями, которые стали продолжением языка формообразования автомобилей Vesta и XRAY...»

(Мощенко, М. Представили новый стиль LADA / М. Мощенко // Волжский автостроитель. - 2015. - 3 апр. (N 11.) - С. 3.)

«Со стартом продаж флагмана отечественного автопрома дилерские центры LADA начали применять новый корпоративный стиль АВТОВАЗА».

«Идея изменить прежние корпоративные цвета на контрастные серый и оранжевый была продиктована желанием сделать бренд более узнаваемым (синие тона используют многие другие автомобильные компании) и обозначить начало новой эры в развитии марки».

(Гречман, И. Дилерские центры LADA меняют стиль / И. Гречман // Волжский автостроитель. – 2015. – 27 нояб. (N 41.) – С. 4.

«Словесный знак АВТОВАЗ применяется в сфере производства бизнеса и финансов, в том числе для обозначения предприятий, входящих в состав акционерного общества.

Словесный знак LADA применяется в сфере торговли, потребления и обслуживания, в том числе для обозначения предприятий, входящих в состав сервисно-сбытовой сети».

(АВТОВАЗ LADA : Корпоративная политика. Стратегия. Торговая марка. Система корпоративной идентичности. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2007. – С. 62.)

«Сегодня, когда говорят «корпоративный фирменный стиль», чаще всего подразумевают не что иное, как персонализацию компании (или бренда), «систему корпоративной идентичности» - основополагающий стиль, качества, характер и персональные особенности, которые отличают одну компанию (бренд) от другой.

В нашем понимании «фирменный стиль» - понятие гораздо более ёмкое, комплексное, многомерное и многослойное, чем просто «набор фирменного знака и визитки». Оно включает в себя много различных элементов и зависит от большого числа факторов: «ноу-хау» и технологии компании, качество продукции, правила поведения персонала, способы принятия решений, человеческие ресурсы, целевые программы и многое другое».

(Фирменный стиль АВТОВАЗ : методические рекомендации по применению графических элементов фирменного стиля в сфере производства, бизнеса и финансов. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2007. – С. 1.)

Документ в тему

Книга «Фирменный стиль АВТОВАЗ : методические рекомендации по применению графических элементов фирменного стиля в сфере производства, бизнеса и финансов» (Тольятти : АВТОВАЗ, 2007. - [154] с. : ил. + 1 CD) из фондов Библиотеки Автограда представляет собой подробное руководство по использованию элементов фирменного стиля АВТОВАЗа (2004-2015 гг.) на различных объектах-носителях. В руководстве изложены основные понятия фирменного стиля, графические элементы, внешние и внутренние визуальные коммуникации и пр.

В дайджесте представлен ознакомительный фрагмент.

1.1

Эмблема – изобразительный товарный знак
Два вида знака. Пропорции, зона свободного пространства. Минимальный размер

Изобразительный товарный знак Ладыя – основной графический символ

Изобразительный товарный знак – эмблема – главный элемент всего корпоративного фирменного стиля. Фирменный знак прост и узнаваем по своей форме. Он представляет собой стилизованную волновую Ладыя – небольшой парусный корабль, символ мечты и свободы. Серебряная Ладыя вписана в эллипс – символ равновесия и стабильности. Эллипс с Ладей расположен на фоне синего овала – символа великой русской реки Волги, на берегах которой и рождаются автомобили LADA.



Существует две формы знака

Эмблема может быть представлена двумя вариантами – плоским и объемным.



Внимание!
Недопустимый вариант использования эмблемы. Эмблема с Ладей должна располагаться на подложке – на фоне овального пространства.



Предпочтительно применять плоскую эмблему по технологическим причинам невозможно или нецелесообразно в силу каких-либо обстоятельств, следует использовать плоский (двухмерный) вариант знака.

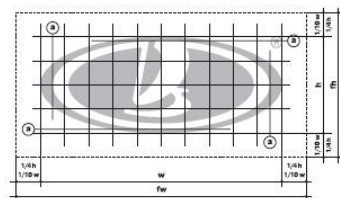
В случае, когда применение объемной эмблемы по технологическим причинам невозможно или нецелесообразно в силу каких-либо обстоятельств, следует использовать плоский (двухмерный) вариант знака.

1/3

фирменный стиль АВТОВАЗ | Основные графические элементы

Пропорции и свободное пространство знака

Ладыя является самодостаточным символом. Однако окружение эмблемы всегда каким-либо образом оказывает влияние на ее воздействие. Слишком контрастное или слишком сложное окружение может привести к тому, что ее просто не заметят. Для того чтобы знак смог оптимально проявить себя и выполнить свои коммуникативные задачи, вокруг него всегда должен быть хотя бы минимум свободного пространства.



$$m = 1/10w - 1/4h - 1/12fw - 1/6fh$$

Минимальное свободное пространство знака – расстояние между знаком и другими текстовыми, иллюстративными или цветовыми плоскостями – составляет 1/4 высоты знака. Центр модульной сетки соответствует центру знака.

m – минимальное расстояние: участок от контурной линии знака до границы свободного пространства
 w – ширина знака
 h – высота знака
 fw – ширина свободного пространства знака
 fh – высота свободного пространства знака (см. стр. 110-120)

Примечание
Для воспроизведения знака рекомендуется использовать компьютерные программы, позволяющие настраивать масштаб и цвет. Рекомендуется использовать стандартные настройки принтера. Рекомендуется использовать стандартные настройки принтера. Рекомендуется использовать стандартные настройки принтера.

Минимальный размер для использования товарного знака Лады равен 5 мм по высоте (h).



Меньше этого размера знак использовать запрещено, так как он утрачивает свои свойства. Исключением является использование знака в качестве логотипа на продуктах или в части оформления, связанной с фирменным цветом. В остальных случаях использование знака в меньшем размере запрещено.

1/4

1.2

Словесный товарный знак
Логотип. Пропорции, зона свободного пространства

Словесный товарный знак – многословное понятие

На сегодняшний день название АВТОВАЗ является словесным товарным знаком предприятия. Этим словом, как торговой маркой, обозначается деловая репутация производителя автомобилей LADA. Также под торговой маркой АВТОВАЗ реализуются некоторые виды продукции или услуги, выпускаемые или оказываемые в составе предприятия (например, станки, роботы и т.д.).

Словесный знак является важнейшим языковым символом бренда АВТОВАЗ. Знак, обозначающий АВТОВАЗ как изготовителя продукции и услуг, удовлетворяет клиента в подлинности и качестве предложения от одного из самых передовых и наиболее эффективно работающих предприятий России. Поэтому словесный знак АВТОВАЗ – зарегистрированный товарный знак в России и других странах. Он находится под юридической защитой независимо от формы его букв или исполнения.

Логотип

Оригинальное графическое начертание наименования АВТОВАЗ является логотипом – изобразительной формой словесного товарного знака.

Кириллическое начертание

Примечание
Для воспроизведения знака рекомендуется использовать компьютерные программы, позволяющие настраивать масштаб и цвет. Рекомендуется использовать стандартные настройки принтера. Рекомендуется использовать стандартные настройки принтера.

В случае, когда компьютерное воспроизведение логотипа невозможно, допускается использование модульного кириллического логотипа, представленного в Приложении 2 (см. стр. А(4)).

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на русском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Слово «АВТОВАЗ» для обозначения продукции, услуг, а также предприятий в составе замкнутого общества на английском языке.

Пропорции и свободное пространство логотипа

Словесный знак АВТОВАЗ не так привлекателен и бросок, как изобразительный знак Лады. Его коммуникативное преимущество заключается в другом: он имеет более простую (по сравнению с эмблемой) графическую форму и благодаря этому может успешно использоваться даже при очень небольших физических размерах.

Логотип гораздо удачнее эмблемы вписывается визуально в свое окружение. Тем не менее значение словесного знака столь же велико, как и изобразительного. Поэтому для сохранения воздействия словесного знака вокруг него также должно присутствовать свободное пространство, равное 1/3 его высоты. Как и эмблема, логотип АВТОВАЗ не разрешается размещать хаотично, без тщательной проработки. Символом «а» обозначены линии выравнивания (см. стр. 110-120).



1/5

1/6

Избранная библиография (по страницам периодики)

1. АВТОВАЗ меняется - меняется и LADA : [концепт-кар LADA XRAY, формирование новой дизайн-стратегии бренда LADA] // Волжский автостроитель. - 2012. - 31 авг. (N 160.) - С. 1.
2. «Автомобиль моей мечты с названием гордым «Лада»...» : (из истории создания бренда Волжского автозавода) : Научно-техническая библиотека ОАО «АВТОВАЗ» // Электронный ресурс ИБО. - 2006. - N 0. - 7 с. - ББД. - В ЭБД библиотеки имеется только электронная версия документа.
3. **Агеев, М.** «Ладья» поплыла : [обновленный логотип LADA для продукции ОАО «АВТОВАЗ»] / М. Агеев // Комсомольская правда. - 2015. - 3 апр. (N 36.) - С. 5.
4. **Бредихин, А.** LADA Largus покорила Питер. На очереди лифтбек Granta : [презентация автомобиля АВТОВАЗа LADA Granta лифтбек в Санкт-Петербурге в рамках программы по продвижению бренда LADA] / А. Бредихин ; записала Е. Демина // Волжский автостроитель. - 2014. - 3 июня (N 99.) - С. 1.
5. **Бредихин, А.** Маркетинговая политика АВТОВАЗа расширяет границы : [методы продвижения бренда LADA, используемые на АВТОВАЗе] / А. Бредихин ; записала Е. Сафронова // Волжский автостроитель. - 2011. - 8 июля (N 121.) - С. 1-2.
6. **Быстров, М.** Открыта студия : [открытие московской дизайн-студии ОАО «АВТОВАЗ» под руководством Стива Мартина с целью разработки новых моделей автомобилей LADA] / М. Быстров // Волжская коммуна. - 2012. - 8 июня (N 199.) - С. 1.
7. **Гречман, И.** Дилерские центры LADA меняют стиль : [изменение стиля автосалонов в соответствии с новым дизайном автомобилей ОАО «АВТОВАЗ»] / И. Гречман // Волжский автостроитель. - 2015. - 27 нояб. (N 41.) - С. 4.
8. **Демина, Е.** Фирменному стилю LADA десять лет : [из истории бренда] // Волжский автостроитель. - 2014. - 20 марта (N 50.) - С. 1.
9. **Егошин, А.** Новый стиль - новая философия : [новый фирменный стиль АО АвтоВАЗа: разработка и внедрение] / А. Егошин // Площадь Свободы. - 2002. - 19 дек. (N 235.) - С. 5.

10. Единый бренд АвтоВАЗа : [ВАЗ ввел новую систему наименований своей продукции - единый бренд для всех автомобилей - LADA] // Тольяттинское обозрение. - 2004. - 20 нояб. (N 219.) - С. 2.
11. **Иваненко, Н.** Корпоративный символ АВТОВАЗа : [5 лет с момента установки на административном здании корпоративного бренда LADA] / Н. Иваненко // Волжский автостроитель. - 2006. - 15 февр. (N 27.) - С. 1.
12. **Иваненко, Н.** Первому товарному знаку АВТОВАЗа исполняется 36 лет / Н. Иваненко // Волжский автостроитель. - 2006. - 24 янв. (N 11.) - С. 1.
13. **Кирюшкина, О.** LADA. Продолжай движение! : [новый фирменный стиль АО АвтоВАЗа: разработка и внедрение] / О. Кирюшкина // Волжский автостроитель. - 2004. - 25 февр. (N 36.) - С. 1.
14. **Кирюшкина, О.** Стиль жизни от «Лады» рождается сегодня : [разработка АвтоВАЗом фирменного стиля корпорации] / О. Кирюшкина // Волжский автостроитель. - 2003. - 18 нояб. (N 216.) - С. 1-2.
15. **Курочкин, А.** И все-таки она вертится! : [из истории сооружения и монтажа лады, установленной на здании заводоуправления] / А. Курочкин // Волжский автостроитель. - 2011. - 4 нояб. (N 206.) - С. 1, 7.
16. **Минин, А.** Как автомобилю «Жигули» придумывали имя / А. Минин // Площадь Свободы. Встречная полоса. - 1997. - 18 дек. (N 233.) - С. 2.
17. **Мощенко, М.** Представили новый стиль LADA : [обновление эмблемы LADA на автомобилях ОАО «АВТОВАЗ»] / М. Мощенко // Волжский автостроитель. - 2015. - 3 апр. (N 11.) - С. 3.
18. **Мощенко, М.** Представили новый стиль LADA : [обновление эмблемы LADA на автомобилях ОАО «АВТОВАЗ»] / М. Мощенко // Волжский автостроитель. - 2015. - 3 апр. (N 11.) - С. 3.
19. **Романова, А.** Освежили ладью : На выставке «Мир автомобиля» в Петербурге показали новый логотип АвтоВАЗа / А. Романова // Российская газета. - 2015. - 3 апр. (N 70.) - С. 5.

- 20.** Российский Интернет: АвтоВАЗ в десятке первых : [АвтоВАЗ вошел в первую десятку ежегодного рейтинга «100 самых упоминаемых брендов Рунета»] // Волжский автостроитель. - 2005. - 4 февр. (N 20.) - С. 1.
- 21. Рузанкин, А.** Сменил эмблему - жди кризиса? : [проблема изменения эмблемы корпоративных брендов на автомобильных предприятиях России и за рубежом, в т. ч. на ОАО «АВТОВАЗ»] // Наука и техника. - 2014. - сент. (N 9.) - С. 4-5.
- 22. Сергеева, Е.** Добро пожаловать в «Мир LADA» : [новый интернет-ресурс ОАО «АВТОВАЗ» «Мир LADA» - mirlada.ru, социальная сеть для общения любителей бренда] / Е. Сергеева // Волжский автостроитель. - 2014. - 27 сент. (N 171.) - С. 1.
- 23. Сергеева, Е.** Я назову тебя LADA : [из истории появления и развития бренда LADA и единого фирменного стиля АВТОВАЗа] / Е. Сергеева // Волжский автостроитель. - 2007. - 24 мая (N 90.) - С. 1-2.
- 24.** У эмблемы АВТОВАЗа юбилей : [из истории сооружения и монтажа ладьи, установленной на здании заводоуправления] // Волжский автостроитель. - 2006. - 4 нояб. (N 206.) - С. 1.
- 25. Ульякина, О.** Главной ладье АВТОВАЗа - семь лет : [история создания и установки эмблемы корпоративного бренда LADA - ладьи в эллипсе] / О. Ульякина // Волжский автостроитель. - 2008. - 8 нояб. (N 208.) - С. 1, 3.
- 26. Ульякина, О.** Поплыла под облаками величавая ладья : [сооружение и монтаж эмблемы АвтоВАЗа - ладьи] / О. Ульякина // Волжский автостроитель. - 2001. - 9 нояб. (N 213.) - С. 1, 3.
- 27. Чупров, А.** LADA - самый дорогой автомобильный бренд России : [результаты рейтинговых исследований автомобильных брендов РФ] / А. Чупров // Волжский автостроитель. - 2005. - 4 нояб. (N 208.) - С. 1.
- 28. Якутова, Н.** Под единым брендом LADA : [о формировании фирменного стиля и брендовой политике ВАЗа] / Н. Якутова // Тольяттинское обозрение. - 2005. - 6 авг. (N 143.) - С. 3.

II. ОТ «КЛАССИКИ» ДО НАШИХ ДНЕЙ

«К осени 1970 года вазовский конвейер начал набирать темп сборки, восточнее еще достраивающегося главного корпуса на засыпанной щебенкой площадке скопилось целое красно-сине-бело-зеленое «стадо» новеньких «Жигулей»».

(Исаков, В. К. «Жигули» без очереди // ВАЗ: страницы истории : воспоминания и факты : кн. 5 / ред-сост. А. Шаврин. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2005. - С. 139.)

«Первые партии вазовских автомобилей не обладали высоким качеством изготовления, несмотря на то, что каждая модель проходила проверку через специально создаваемые межведомственные испытательные комиссии. По итогам 1971 г. на проданные потребителям 172 370 машин поступило 20 384 рекламации на различные дефекты (11,8%)...».

(АВТОВАЗ между прошлым и будущим : история Волжского автомобильного завода, 1966-2005 / С. В. Журавлев и др. ; под ред. Р. Г. Пихоя. - Москва : РАГС, 2006. – С. 118.)

«...автомобили «Жигули» в течение месяца были представлены на ярмарках и выставках-салонах в гг. Дамаске (Сирия), Бейруте (Ливан), Вене (Австрия), Лейпциге (ГДР)».

(АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории, 1966-2006 : т. 1 : 1966-1975 / авт.-сост. А. Е. Степанов. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2006. – С. 324.)

«При создании автомобиля **ВАЗ-2101** за базовую модель был принят итальянский FIAT-124, получивший в 1966 году титул «Автомобиль года». Он обладал достаточно высокими эксплуатационными характеристиками, его конструкция соответствовала требованиям массового производства. Но дороги и климат России диктовали свои жесткие условия».

(ВАЗ-2101. Российский автомобиль столетия [Изоматериал]. - [Тольятти : АВТОВАЗ, 2006]. – С. [2].)

«В декабре 1966 года главный конструктор В.С. Соловьев⁷ получил от него [В.Н. Полякова] указание начать проработку собственной конструкции автомобиля классом ниже FIAT-124... С этого времени началась биография первого вазовского переднеприводного автомобиля особо легкого класса, получившего индекс 1101. Все работы по проекту В.С. Соловьев поручил курировать своему первому заместителю Б.С. Поспелову. Длина автомобиля, согласно техзаданию, ограничивалась 3,1 м, высота – 1,3 м. Расположить с достаточным удобством четырех человек в тесном салоне составляло сложную инженерную задачу, решить которую помог посадочный макет».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 26.)

«А. Курлядчик. Именно в начале 70-х гг. началась работа по проектированию автомобилей и узлов, которая впоследствии сделала ВАЗ знаменитым во всем мире.

В том числе началось проектирование коробки передач для переднеприводного автомобиля малого класса (проект 1101.) Прототипом послужила коробка передач автомобиля FIAT-850».

(Высокой мысли пламень : [кн. 1] : Управление главного конструктора АВТОВАЗ. Страницы истории 1966-1976 / сост. и ред. В. А. Котляров. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2000. – С. 241.)

«Ночами 18 и 19 апреля была начата и завершена сборка первых шести «пилотов».

Эти первенцы собирались в основном из итальянских деталей и узлов в экспериментальных условиях... Первые автомобили не имели и своих серийных номеров, вообще, их дальнейшая судьба точно не известна. Некоторые ветераны вспоминали, что первые «пилоты» вскоре разобрали на запчасти».

«Темно-вишневый **ВАЗ-2101** с номером 10 000 сошел с главного конвейера 31 октября 1970 года. 4 ноября после торжественного митинга проводили на сборку 10-тысячный двигатель. А на следующий день уже был собран 11-тысячный автомобиль. К концу ноября вышли на суточный темп в 300 машин, а 19 ноября, в канун Нового года, родился и первый вазовский «двадцатитысячник».

(Степанов, А. Е. Нескучная книга : введение в корпоративную историю АВТОВАЗа / А. Степанов. - Тольятти : [б. и], 2008. – С. 47, 49.)

«В 1970 г. на дорогах нашей страны появились новые малолитражные легковые автомобили **ВАЗ-2101** Волжского автомобильного завода. Кузов автомобиля **ВАЗ-2101** – закрытый, четырехдверный, несущий, типа «седан»».

(Вершигора, В. А. Автомобили ВАЗ : устройство, техническое обслуживание и ремонт / В. А. Вершигора, В. И. Зельцер, К. Б. Пятков. - Москва : Транспорт, 1973. – С. 3.)

«**ВАЗ-2101** стоил 5 500 рублей, в то время как двухкомнатную квартиру в Москве можно было купить за 3 000 – 4 000. Первая модель, позже прозванная в народе «копейкой», оставалась самой дешевой из всего модельного ряда, который выпускал ВАЗ...»

(АВТОВАЗ. История миллионов, 1966-2006 / В. Исаков [и др.] ; ред.-сост. В. Москалюк. - [Тольятти : АВТОВАЗ : Лада-Имидж, 2006]. – С. 38.)

«*Чем же отличается модель ВАЗ-2102?* Пятидверный кузов типа «универсал» дает возможность после перемещения подушки и спинки заднего сиденья (образования грузовой платформы) перевозить груз массой 290-300 кг без учета массы водителя и рядом сидящего пассажира.

Топливный бак вместимостью 45 л позволяет преодолеть 500-550 км. Бак расположен под задним полом кузова и имеет в люке с левой задней стороны автомобиля наливную горловину, прикрываемую крышкой».

«Измененная конфигурация основных панелей кузова и облицовки радиатора, мощный двигатель, четыре фары и новой формы указатели поворотов, подфарники и большие задние фонари, декоративные боковые молдинги и новая форма облицовки низа кузова, декоративные решетки вентиляционных люков на капоте и задних стойках, новый комфортабельный салон кузова, полностью усовершенствованный щиток приборов, рожковые звуковые сигналы, изменения конструкции наружного и внутреннего зеркал заднего вида, фонари сигнализации открытой передней двери – все это выгодно отличает **ВАЗ-2103** от более скромных собратьев».

(Мой автомобиль – «Жигули» / Я. М. Вайсман [и др.]. - Москва : Транспорт, 1978. – С. 11, 13.)

«Вторая базовая модель Волжского автозавода – **ВАЗ-2103** – отличается от первой модели более высокими динамическими качествами за счет установки двигателя мощностью 77 л. с. и некоторых изменений в трансмиссии, лучшей комфортабельностью салона. При одинаковой ширине автомобиль **ВАЗ-2103** длиннее, чем **ВАЗ-2101**, всего на 43 мм. Однако создается впечатление увеличенной длины за счет применения некоторых декоративных элементов».

«Основные конструктивные особенности **ВАЗ-2103**:

применение карбюратора с электромагнитным запорным клапаном, способствующим снижению расхода топлива и прекращению работы двигателя после выключения зажигания;

введение вакуумного усилителя тормозов и устройства для автоматической регулировки зазора между колодками и барабанами задних тормозов;

установка радиальных шин;

четырефарная система наружного освещения;

фонари сигнализации открытых передних дверей;

новые приборы и датчики, обеспечивающие водителю максимум удобств в управлении, уменьшающие его утомляемость и, следовательно, повышающие безопасность движения;

откидной средний подлокотник на заднем сиденье;

улучшенная шумоизоляция.

(Звягин, А. А. Автомобили ВАЗ : Надежность и обслуживание / А. А. Звягин, Р. Д. Кислюк, А. Б. Егоров ; под общ. ред. А. А. Звягина. - 2-е изд., стер. - Ленинград : Машиностроение, 1982. – С. 11, 13.)

«Автомобиль **ВАЗ-2104** с кузовом «универсал», выполненный в едином стиле с базовым автомобилем семейства – моделью **ВАЗ-2105**, удобен для перевозки, как пассажиров, так и грузов.

Отлично подходит и для дальних путешествий, и для поездок по городу. Может использоваться в качестве автомобиля для доставки товаров в мелкие торговые точки».

«Отличительные особенности: Вместительный салон, разъем задней двери по линии пола, обеспечивающий удобство погрузочно-разгрузочных работ, складывающееся заднее сиденье, увеличивающее полезный объем багажника, неприхотливость в эксплуатации.

Комплектация: Существуют три варианта исполнения автомобилей – «стандарт» (ВАЗ-21043-00), «норма» (ВАЗ-21043-01) и «люкс» (ВАЗ-21043-02.) Основное отличие варианта исполнения «люкс» - более комфортабельный салон...».

(Каталог модельного ряда 2002 / С. Бредихина, Е. Синцова, Е. Жидкова. – Самара : Агни, 2001. – С. 8, 9.)

«В 1979 году с конвейера автозавода стали сходить новые пятиместные автомобили **ВАЗ-2105**. В их конструкции наиболее полно учтены требования активной и пассивной безопасности, которым уделяется все большее внимание. Они отвечают требованиям правил Европейской экономической комиссии ООН и ГОСТов по безопасности, более экономичны, оказывают меньшее воздействие на окружающую среду».

«На автомобилях **ВАЗ-2105** устанавливается четырехтактный карбюраторный четырехцилиндровый двигатель с рядным, вертикальным расположением цилиндров и верхним расположением распределительного вала. Все узлы и детали двигателя, требующие регулировки или ухода, расположены в легко доступных местах».

(Автомобиль ВАЗ-2105 / В. А. Вершигора [и др.]. – Москва : ДОСААФ, 1982. – С. 3-4, 11.)

«Общие данные: количество мест – 5; полезная масса – 400 кг; полная масса снаряженного автомобиля – 1395 кг; максимальная скорость – 145 км/ч; время разгона до 100 км/ч – 18 с; контрольный расход топлива на 100 км пути при скорости 90 км/ч – 7,1 л».

«Кузов и оборудование: кузов – седан, цельнометаллический, несущий, четырехдверный, передние сиденья – отдельные, регулируемые, с откидными спинками и съемными подголовниками; травмобезопасная панель приборов; ветровое и заднее стекла – панорамные, заднее стекло с электронагревательным элементом».

(ВАЗ 2105 : [рекламный буклет]. – [Б. м.] : Внешторгиздат, 1987. – С. [5].)

«Первой встала на конвейер в 1980 году «стандартная» модель **ВАЗ-2105** с кузовом «седан», призванная заменить ВАЗ-21011. От своего предшественника «пятерка» отличалась более современным дизайном экстерьера и интерьера: прямоугольные блок-фары, крупные задние фонари, алюминиевые бамперы с резиновыми вставками, передние окна без форточек, новое рулевое колесо и панель приборов, цельноформованные обивки дверей и потолка, а также целым

рядом прогрессивных конструкторских решений: галогеновые лампы и гидроколлектор фар, регулируемые из салона наружные зеркала, электрообогрев заднего стекла, зубчатый ремень привода распредвала, полиуретановые набивки сидений».

(LADA 1966-2006 : [рекламный буклет]. – [Б. м. : б. и., б. г.]. – С. [11].)

«Дальнейшая модернизация автомобиля ВАЗ-2103 в направлении повышения надежности и безопасности движения, снижения внутреннего шума и токсичности отработавших газов привела к созданию автомобиля **ВАЗ-2106**, который отличается от своей базовой модели более мощным двигателем (80 л. с., оформлением передней и задней части кузова. Задние фонари – увеличенных размеров; в спинки передних сидений встроены регулируемые подголовники; сиденья полностью обшиты тканью. Увеличена емкость бочка для омывателя ветрового стекла. Применена мягкая накладка на перекладине рулевого колеса. Установлена сигнализация аварийной остановки, включающая работу наружных световых приборов в мигающем режиме».

(Звягин, А. А. Автомобили ВАЗ : Надежность и обслуживание / А. А. Звягин, Р. Д. Кислюк, А. Б. Егоров ; под общ. ред. А. А. Звягина. - 2-е изд., стер. - Ленинград : Машиностроение, 1982. – С. 13.)

«1976. 21 февраля на главном конвейере начался выпуск новой модели – автомобиля **ВАЗ-2106**...

30 декабря с главного конвейера Волжского автозавода сошел 3-миллионный автомобиль – **ВАЗ-2106**».

(АВТОВАЗ. История миллионов, 1966-2006 / В. Исаков [и др.] ; ред.-сост. В. Москалюк. - [Тольятти : АВТОВАЗ : Лада-Имидж, 2006]. – С. 92.)

«И, наконец, автомобиль **ВАЗ-2106**. При создании этой модели была поставлена задача: сделать автомобиль наиболее безопасным, надежным, снизить токсичность выхлопных газов и уменьшить внутренний шум.

Из всего семейства «Жигулей» этот автомобиль наиболее комфортабельный, с самым мощным двигателем».

«На автомобиле ВАЗ-2106 значительно снижен уровень токсичности выхлопных газов. Это было достигнуто за счет усовершенствования конструкции карбюратора».

(Мой автомобиль – «Жигули» / Я. М. Вайсман [и др.]. - Москва : Транспорт, 1978. – С. 14, 15-16..)

«Со временем **ВАЗ-2106** претерпевал некоторые изменения как внутри, так и снаружи: решетка радиатора стала пластиковой черного цвета, боковины дверей стали дерматиновыми, а тонкий руль заменили более современным четырехспицевым. Во время депрессии 90-х годов

упразднили было хромированные молдинги по бокам кузова, однако затем вернули их автомобилю.

Со временем к модели с двигателем объемом 1,6 л (ВАЗ-2106) добавились модификации с двигателями 1,5 (ВАЗ-21061) и 1,3 л (ВАЗ-21063.) Модификация с мотором 1,3 л не пользовалась особой популярностью. В декабре 2001 года АВТОВАЗ свернул собственное производство модели ВАЗ-2106, впоследствии производство автомобилей из комплектующих ОАО «АВТОВАЗ» некоторое время продолжалось на заводе «ИжМаш»⁸ и предприятии «РосЛада» (Сызрань)».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 30.)

«Первые товарные автомобили **ВАЗ-2106** сошли с конвейера в феврале 1976 года. По времени это как раз совпало с изготовлением первой опытно-промышленной партии из 50 автомобилей «**Нива**»».

(Высокой мысли пламень : кн. 2 : Управление главного конструктора АВТОВАЗ. Страницы истории (1976-1986.) - Тольятти : АВТОВАЗ, 2004. – С. 79.)

«Два образца первой серии собрали в рекордные сроки. Они даже отдаленно не напоминали знаменитую во всем мире «**Ниву**». Автомобиль был утилитарным вездеходом со спартанским интерьером, при этом роль этих двух образцов, окрашенных в белый и зеленый цвет, трудно переоценить. «Крокодилы», так их называли создатели, в процессе испытаний сумели ответить на главные спорные вопросы разработчиков...».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 34.)

«5 апреля 1977 года впервые в истории Волжского автозавода начался выпуск полностью оригинального, разработанного заводскими инженерами автомобиля, впоследствии получившего название «**Нива**»».

(30 лет на дорогах мира : НИВА [рекламный буклет]. – [Тольятти] : ДИС ОАО «АВТОВАЗ», 2007. – С. [1].)

««**Нива**» **ВАЗ-2121** – легковой автомобиль повышенной проходимости, служащий для перевозки пассажиров и грузов. Он предназначен главным образом для сельской местности. Его можно эксплуатировать как на грунтовых, так и на дорогах с твердым покрытием. При этом он способен преодолевать заболоченные, глинистые, песчаные и заснеженные участки, а также водные преграды глубиной до 0,5 м и подъем крутизной до 30°.

Полезная нагрузка (грузоподъемность) автомобиля 400 кг. В салоне автомобиля могут поместиться четыре человека, либо пять человек при поездке на небольшое расстояние или один человек и 330 кг груза. Автомобиль имеет колесную формулу 4x4 (все колеса ведущие.) Привод на все колеса постоянный, что увеличивает устойчивость автомобиля и его проходимость».

(Вахламов, В. К. Автомобиль «Нива» ВАЗ-2121 : учеб. пособие для средних ПТУ / В. К. Вахламов. - Москва : Транспорт, 1985. – С. 3.)

«Одна из основных конструктивных особенностей автомобиля **ВАЗ-2121 «Нива»** - постоянно включенный передний мост».

(Звягин, А. А. Автомобили ВАЗ : Надежность и обслуживание / А. А. Звягин, Р. Д. Кислюк, А. Б. Егоров ; под общ. ред. А. А. Звягина. - 2-е изд., стер. - Ленинград : Машиностроение, 1982. – С. 13.)

«Машина сумела покорить весь мир и до сих пор пользуется стабильным спросом. Долгое время автомобиль выпускался в едином исполнении по кузову. В период с 1980 по 1988 год производилась модификация **«Нивы»** с правым рулем для экспорта в Англию, Австралию, Новую Зеландию и даже Японию.

В 1993 году появилась модернизированная версия 21213, отличающаяся двигателем объемом 1,7 л с бесконтактным зажиганием, новым карданным валами привода мостов с крестовинами увеличенной размерности, с новым промежуточным валом, содержащим шарнир равных угловых скоростей (ШРУС), с опущенным до пола багажника проемом двери задка, оригинальными задними фонарями, новой панелью приборов, сиденьями с тканевой обивкой и др. Автомобиль 21213 стал менее шумным и «прожорливым»».

«Сборка **LADA 4x4** из машинокомплектов, поставляемых ОАО «АВТОВАЗ», в разное время осуществлялась в Греции и Эквадоре, а также в Казахстане и Украине. Конструкцией и производством специальных модификаций LADA 4x4 с броневой защитой и с шинами сверхнизкого давления занимается фирма «Бронто», дочернее предприятие ОАО «АВТОВАЗ». Грузовые модификации LADA 4x4 самостоятельно разрабатывают и выпускают на предприятии «ВАЗИнтерСервис» (ВИС)»».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 37.)

«Надо сказать, что **«Нива»** вообще оказалась машиной довольно нахальной, что зачастую выручает ее в почти безвыходной ситуации. Изюминка нашей машины – вторая пониженная передача, на которой достаточное тяговое усилие совмещается с приличной динамикой. Да и третья пониженная в этом плане мало в чём ей уступает».

(Котляров, В. Вижу цель : записки командора / В. Котляров - Тольятти : АВТОВАЗ, 2001. – С. 199.)

«Надо было максимально изменить внешний вид авт. ВАЗ-2101 (2105), ВАЗ-2103 (**2107**), ВАЗ-2102 (2104), но малыми средствами. Крупные штамповки необходимо было сохранить –

мелкие сделать проще и дешевле. А вот по стёклам всегда очень трудно идут на изменения смежники.

Короче, остались без изменений только крыша, пол кузова, стёкла (разве что исключили форточку), щиток передка»

«Первый демонстрационный образец **ВАЗ-2107**... несколько отличается от последующих, хорошо всем знакомых товарных автомобилей».

«После выхода **ВАЗ-2107** между ним и «шестёркой» появилась конкуренция. Оба автомобиля пользовались большим спросом».

«На **ВАЗ-2107** впервые в нашей стране были установлены пластмассовые бамперы».

(Высокой мысли пламень : кн. 2 : Управление главного конструктора АВТОВАЗ. Страницы истории (1976-1986.) - Тольятти : АВТОВАЗ, 2004. – С. 192, 193, 218.)

«**«Семерка»**, выпускаемая с 1982 года, по сравнению с «пятеркой» была эксклюзивом. Конструкторы спроектировали на базе дешевой в производстве малолитражки ее «люксовый» вариант».

«У **«семерки»** улучшена пассивная безопасность, хороший круговой обзор, ограничиваемый...

В целом **ВАЗ-2107** можно с основанием назвать самым совершенным и комфортабельным заднеприводным отечественным седаном...».

(Ляченков, Н. В. Этапы развития аэрокосмической промышленности и автомобилестроения : учеб. пособие / Н. В. Ляченков, О. А. Тарабрин. - Москва : МАИ, 2004. – С. 287, 288.)

«С момента начала производства в разные годы выпускались модификации с карбюраторными двигателями рабочим объемом 1,3 л (ВАЗ-21072), 1,5 л. (ВАЗ-21070) и 1,6 л. (ВАЗ-21074.) для экспорта выпускалась модификация с двигателем рабочим объемом 1,7 л с центральным впрыском топлива (ВАЗ-21073.)

...Автомобили **ВАЗ-2107** отличают от других автомобилей классической компоновки пластмассовые бамперы, оригинальные передние сиденья с высокой спинкой, более современная панель приборов и оригинальный дизайн решетки радиатора».

(Каталог модельного ряда 2002 / С. Бредихина, Е. Синцова, Е. Жидкова. – Самара : Агни, 2001. – С. 11.)

«**ВАЗ-2108** характеризует собой качественный скачок в развитии отечественного автомобилестроения и играет такую же роль, как в свое время автомобиль **ВАЗ-2101**».

«Автомобиль **ВАЗ-2108** отличается от своих предшественников как конструкцией, компоновкой, так и внешним видом...

Автомобиль **ВАЗ-2108** имеет поперечное расположение двигателя с передачей крутящего момента на передние колеса. Такая компоновка, по сравнению с заднеприводной, позволяет полнее использовать длину автомобиля и уменьшить его массу, сделать удобнее салон и посадку водителя и пассажира».

(Автомобиль **ВАЗ-2108** / В. А. Вершигора, А. П. Игнатов, К. В. Новокшенов, К. Б. Пятков. – Москва : ДОСААФ, 1986. – С. 4, 5.)

«Первый опытный образец автомобиля **ВАЗ-2108** был изготовлен 31 декабря 1978 года. Затем за короткое время появилось еще несколько прототипов».

«Впервые на отечественном автомобиле появились передняя подвеска с кинематикой, обеспечивающей отрицательное плечо обката, передние дисковые тормоза с плавающей скобой, двери и капот были изготовлены из алюминиевого сплава. Передний и задний бамперы благодаря применению полиуретана выдерживали деформацию на малой скорости, восстанавливая свою форму после небольших ударов. Панель приборов и детали интерьера изготавливались из цельноформованных пластиков. На автомобиле была применена новая бесконтактная система зажигания, включающая коммутатор высокого напряжения и датчик-распределитель с центробежным автоматом и вакуумным корректором угла опережения зажигания. Сцепление имело тросовый привод, а тормозная система – диагональную схему привода».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 38, 40.)

«1985. Февраль. Началась отгрузка переднеприводных автомобилей **ВАЗ-2108** «Спутник»⁹ потребителям.

24 мая сошел с конвейера ВАЗа 9-миллионный автомобиль – **ВАЗ-2108**».

(АВТОВАЗ. История миллионов, 1966-2006 / В. Исаков [и др.] ; ред.-сост. В. Москалюк. - [Тольятти : АВТОВАЗ : Лада-Имидж, 2006]. – С. 93.)

«Тогда... аэродинамикой мало кто занимался... продували только **2108** в ЦАГИ».

(Высокой мысли пламень : кн. 3 : Научно-технический центр АВТОВАЗ. Страницы истории (1986-2006) / [под общ. ред. Н. М. Головки]. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2008. – С. 62.)

«Разработка принципиально новых переднеприводных моделей **ВАЗ-2108** и **ВАЗ-2109** позволила частично обновить производственные фонды, повысить рентабельность экспорта. Внедрение «переднего привода» в концепцию модельного ряда АВТОВАЗа означало, по сути, качественный прорыв в развитии и самого предприятия, и всего советского автомобилестроения».

(Степанов, А. Е. Нескучная книга : введение в корпоративную историю АВТОВАЗа / А. Степанов. - Тольятти : [б. и], 2008. – С. 74.)

«В 1986 г. началось освоение модели **ВАЗ-2109** с рядом модификаций...»

(АВТОВАЗ между прошлым и будущим : история Волжского автомобильного завода, 1966-2005 / С. В. Журавлев [и др.] ; под ред. Р. Г. Пихоя. - Москва : РАГС, 2006. – С. 214.)

«1986. 6 декабря на конвейере Волжского автомобильного завода собран первый автомобиль **ВАЗ-2109**»

(АВТОВАЗ. История миллионов, 1966-2006 / В. Исаков [и др.] ; ред.-сост. В. Москалюк. - [Тольятти : АВТОВАЗ : Лада-Имидж, 2006]. – С. 93.)

«Автомобиль **LADA 2109** с 5-дверным кузовом хэтчбек по сути являлся модификацией базовой модели LADA 2108, тем самым выполняя требования, предъявляемые к семейным автомобилям. На модели LADA 2109 впервые стали устанавливать 5-ступенчатую коробку передач, который в дальнейшем стали оснащать и другие модели семейства LADA Samara».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 186.)

«Базовый **ВАЗ-2109** оснащали поперечно расположенным карбюраторным 1,3-литровым четырехцилиндровым двигателем мощностью 65 л.с., с которым полностью загруженный автомобиль (полезная нагрузка 425 кг) разгоняется до 100 км/ч за 18 с и достигает скорости 156 км/ч...

В числе преимуществ можно назвать довольно высокие для отечественных автомобилей динамические качества, отличную управляемость, устойчивость на высоких скоростях и скользких дорогах и невысокую цену».

(Ляченков, Н. В. Этапы развития аэрокосмической промышленности и автомобилестроения : учеб. пособие / Н. В. Ляченков, О. А. Тарабрин. - Москва : МАИ, 2004. – С. 290.)

«При сложенном заднем сиденье автомобиль **ВАЗ-2109** трансформируется в грузопассажирский вариант, подобный «универсалу»... Так же эти автомобили впервые для отечественной автомобильной промышленности стали окрашиваться металлизированными эмалями в серийном производстве».

«С момента начала производства в разные годы выпускались модификации с карбюраторными и впрысковыми двигателями рабочим объемом 1,1 л (**ВАЗ-21091**), 1,3 (**ВАЗ-21090**) и 1,5 л (**ВАЗ-21093**)».

(Каталог модельного ряда 2002 / С. Бредихина, Е. Синцова, Е. Жидкова. – Самара : Агни, 2001. – С. 16, 17.)

«...нашли способ, как модернизировать уже работающую линию сварки **ВАЗ-2108/09**, чтобы можно было на ней варить не только кузова типа хэтчбек, но и седан.

Таким образом, семейство **ВАЗ-2108/09** пополнилось ещё одной моделью – седаном, хотя он и получил индекс модификации **ВАЗ-21099**».

«Совместные исследования с фирмой Porsche по путям совершенствования двигателей **ВАЗ** привели к выводу, что наиболее целесообразным направлением является оптимизация конструкции по камере сгорания, повышение степени сжатия, а также улучшение характеристик систем питания и зажигания.

Это удалось реализовать на семействе «Самара» на двигателях для автомобилей **ВАЗ-2108, -2109, -21099**».

(Высокой мысли пламень : кн. 2 : Управление главного конструктора АВТОВАЗ. Страницы истории (1976-1986.) - Тольятти : АВТОВАЗ, 2004. – С. 248, 270.)

«Опираясь на заделы прошлых лет, в условиях начавшейся экономической дезориентации государства АВТОВАЗом был начал выпуск автомобилей особо малого класса **ВАЗ-1111 «Ока»...**».

(Степанов, А. Е. Нескучная книга : введение в корпоративную историю АВТОВАЗа / А. Степанов. - Тольятти : [б. и], 2008. – С. 78.)

«Первый микролитражный отечественный автомобиль особо малого класса. Прототипом **«Оки»** считается японский микроавтомобиль Daihatsu Cuore образца 1980 года, но кроме основных элементов дизайна кузова и ряда технических решений конструкция **«Оки»** фактически является собственной разработкой инженеров Волжского автозавода».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 170.)

«30-31 января [1989] первые 50 автомобилей **«Ока» ВАЗ-1111** отправлены в фирменный магазин «Жигули» при ОПП «АвтоВАЗтехобслуживание»...»

(АВТОВАЗ. Хроника основных событий истории, 1966-2006 гг. : т. 3 : 1989-2006 гг. / авт.-сост. А. Е. Степанов. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2006. – С. 10.)

«Имея малые габаритные размеры **ВАЗ-1111** очень удобен для ограниченной парковки, при этом небольшой салон позволяет комфортно разместить четырех пассажиров и багаж. Расход топлива при езде по загородной трассе всего 4,5 литра, что дает существенную экономию средств на топливо. Максимальная скорость достигает 120 км/ч».

(Каталог модельного ряда 2002 / С. Бредихина, Е. Синцова, Е. Жидкова. – Самара : Агни, 2001. – С. 13.)

«Компоновка **«Оки»** остается перспективной спустя много лет после начала производства модели. Двухцилиндровый двигатель позволил разместить запасное колесо под капотом, в результате у автомобиля получился достаточно приличный по объему багажник. Задняя подвеска с поперечной балкой и продольными рычагами позволила добиться отличной устойчивости и управляемости модели. В отличие от других моделей ВАЗ силовой агрегат вместе с рулевым управлением и нижними рычагами подвески **«МакФерсон»** крепили к кузову через подрамник».

«В настоящее время производство этого автомобиля прекращено».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 46, 47.)

«...в январе 1991 года руководством АВТОВАЗа была утверждена «Программа освоения новых и модифицированных автомобилей ВАЗ на период 1991-2000 годы», где фигурировали первые названия модернизированного семейства автомобилей Samara: 2108М, 2109М и 21099М, получившие в дальнейшем индексы **2113**, **2114** и **2115** соответственно».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 48.)

«Автомобили **ВАЗ-2115** с кузовом «седан» - модернизация автомобиля ВАЗ-21099. От предшественника новую модель отличают новая передняя часть кузова с оригинальными передними фарами, измененной формой капота и передних крыльев, новые задние фонари со вставкой между ними, оригинальные бамперы, окрашенные в цвет кузова, спойлер багажника с дополнительным стоп-сигналом, молдинги дверей, обтекатели порогов, новая крышка багажника с разъемом по уровню линии бампера».

(Каталог модельного ряда 2002 / С. Бредихина, Е. Синцова, Е. Жидкова. – Самара : Агни, 2001. – С. 20.)

«**LADA 2114** – 5-местный автомобиль с 5-дверным кузовом хэтчбек является модернизацией модели LADA 2109, отличаясь обновленной передней частью кузова, включая фары, капот, передние крылья и бампер. Задняя часть кузова автомобиля отличается наличием спойлера, нового бампера, при этом сохранена прежняя дверь багажного отделения. По бокам автомобиля стали устанавливать молдинги дверей и накладки на пороги».

«**ВАЗ-2113** – 5-местный автомобиль с 3-дверным кузовом хэтчбек. Представляет собой модернизированную модель LADA 2108 и отличается от предшественницы обновленной передней частью кузова: фары, капот, передние крылья и бампер. В задней части кузова автомобиля при сохраненной прежней двери багажного отделения стали устанавливать спойлер и новый бампер. По бокам автомобиля установлены молдинги дверей и обтекатели порогов».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 192, 193.)

«Семейство **Лада 110** – новое поколение переднеприводных автомобилей ВАЗ».

(АВТОВАЗ : семейство автомобиля LADA 110 : [рекламный буклет]. – Тольятти : АВТОВАЗ, 2003. – С. [3].)

«Разработка «десятого» семейства стала важной вехой в истории предприятия первой половины 1990-х гг. Подобно тому, как в советские времена заводское производство вынуждено было «подстраиваться» под более высокие по сравнению с «классикой» требования переднеприводных «восьмерок» и «девяток», разработка **ВАЗ-2110** «потянула» за собой совершенствование технологии и постановку нового оборудования, замененного «под десятку» на заводе примерно на треть».

(АВТОВАЗ между прошлым и будущим : история Волжского автомобильного завода, 1966-2005 / С. В. Журавлев [и др.] ; под ред. Р. Г. Пихоя. - Москва : РАГС, 2006. – С. 416.)

«В проекте **десятки** самым серьезным образом прорабатывалась аэродинамика. До этого проекта она строилась по факту... На **десятке** мы впервые начали делать натуральные макеты для аэродинамики из дерева, никто этого раньше не делал».

«Семейство **2110** проектировалось после семейства Самара, поэтому уровень проекта изначально предполагал повышенные потребительские качества сидений и ремней безопасности...

По сравнению с Самарой был изменен механизм продольной регулировки сиденья. Несколько изменена траектория перемещения точки Н.

Увеличен ход перемещения у сиденья водителя».

(Высокой мысли пламень : кн. 3 : Научно-технический центр АВТОВАЗ. Страницы истории (1986-2006) / [под общ. ред. Н. М. Головки]. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2008. – С. 115, 147.)

««**Десятку**» вначале комплектовали только короткоходными карбюраторными 1,5 литровыми 69-сильными двигателями ВАЗ-21083. Эксплуатационные характеристики: максимальная скорость 162 км/ч и средний расход топлива 7,5 л/100 км значительно улучшены (на 12%) по сравнению с моделью 21099, в основном за счет уменьшения коэффициента аэродинамического сопротивления...

Переднеприводное «десятое» семейство – это, конечно, новое слово в отечественном автомобилестроении. Возросла по сравнению с предшествующими моделями ВАЗа мягкость, плавность и устойчивость хода. Улучшена экономичность».

(Ляченков, Н. В. Этапы развития аэрокосмической промышленности и автомобилестроения : учеб. пособие / Н. В. Ляченков, О. А. Тарабрин. - Москва : МАИ, 2004. – С. 291.)

«Автомобили **ВАЗ-2110** с кузовом «седан» оригинального дизайна – базовая модель нового семейства автомобилей ВАЗ. В отличие от предыдущих моделей в автомобиле ВАЗ-2110 заложены новые оригинальные разработки: применение оцинкованного металла для деталей кузова, наиболее подвергающихся коррозии, крепление капота на газовых упорах, регулируемая рулевая колонка, бортовая система контроля, иммобилизатор, система улавливания паров бензина, вентилируемые тормозные диски и ряд других».

«Автомобили **ВАЗ-2111** с кузовом «универсал» - дальнейшее развитие семейства ВАЗ-2110. В модельном ряду автомобилей ВАЗ – это первый переднеприводный «универсал», занявший нишу автомобильного рынка, как комфортабельный, вместительный и динамичный автомобиль. ВАЗ-2111 – это «семейный» автомобиль для поездок по городу, за город и для путешествий. Благодаря раскладывающимся в соотношении 2:3 задним сиденьям, автомобиль может использоваться и для перевозки различных грузов».

«**ВАЗ-2112** – динамичный, комфортабельный автомобиль с кузовом «хэтчбек», характеризующийся современным дизайном, улучшенными ходовыми качествами и более высоким уровнем комплектации».

(Каталог модельного ряда 2002 / С. Бредихина, Е. Синцова, Е. Жидкова. – Самара : Агни, 2001. – С. 22, 24, 26.)

«В середине 90-х годов начали формироваться новые подходы в развитии системы менеджмента качества, активизировалась модернизация модельного ряда силовых агрегатов, состоялся запуск собственного самостоятельного производства пластмассовых изделий, ускорилась подготовка производства нового семейства **LADA Kalina**, которое открыло процесс кардинальной смены модельного ряда».

(Степанов, А. Е. Нескучная книга : введение в корпоративную историю АВТОВАЗа / А. Степанов. - Тольятти : [б. и], 2008. – С. 82.)

«В течение всего времени своего существования ОАО «АВТОВАЗ» за небольшим исключением («Ока» и «Нива») производило автомобили одного сегмента – «С» по европейской

классификации. Однако в 2005 году ситуация изменилась – в мае стартовали продажи абсолютно новой модели **LADA Kalina**, относящейся к классу «В». При создании этого автомобиля использовались самые современные методы компьютерного проектирования. Уже в процессе разработки была заложена возможность выпуска различных версий, в том числе полноприводных и спортивных. Первые LADA Kalina с кузовом «седан» сошли с конвейера нового сборочного комплекса в ноябре 2004 года».

(LADA 1966-2006 : [рекламный буклет]. – [Тольятти] : АВТОВАЗ, 2006. – С. [31].)

«Пятидверный хэтчбек 1119 впервые был показан широкой публике в 1999 году на Международном автосалоне в Москве, поразив всех, кто его видел, очень современным дизайном экстерьера и интерьера. За счет увеличения базы и высокой, «городской» посадки водителя и пассажиров, стал заметно более просторным салон.

Презентация модели **LADA Kalina** с кузовом «седан» (1118) состоялась на год позже хэтчбека. Однако с учетом безграничной любви подавляющего большинства отечественных автолюбителей именно к седанам, эти автомобили и были первыми поставлены на конвейер нового сборочного комплекса 18 ноября 2005 года. В 2006 году к ним добавились и хэтчбеки».

«Для окраски **LADA Kalina** выбраны яркие, насыщенные цвета с игривыми «фруктово-ягодными» названиями. Салон модели, в отделке которого также используются материалы с «растительными мотивами», по вместимости не уступает «десятому».

(LADA, 1966 - 2006 / [авт. кол. : А. Костянов и др.]. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2006. – С. 59, 60.)

«Приоритетным в семействе **Калина** является максимальное совершенствование потребительских свойств.

В новом автомобиле предусмотрен ряд новых функциональных возможностей, не свойственных предыдущим вазовским моделям...

Следует отметить, что уже на самых ранних стадиях проектирования, начиная с разработки концепции и дизайна салона автомобиля, был сделан упор на группирование коммутационных устройств по функциональным признакам.

Тем самым создавались *рабочие зоны*, удобные для водителя.

Ещё одним отличительным свойством автомобиля *Калина* является то, что все органы управления (переключатели, рукоятки и т.п.), расположенные на панели приборов и дверях, имеют подсветку, включаемую одновременно с габаритными огнями».

(Высокой мысли пламень : кн. 3 : Научно-технический центр АВТОВАЗ. Страницы истории (1986-2006) / [под общ. ред. Н. М. Головки]. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2008. – С. 356.)

«Появление в модельном ряду АВТОВАЗа семейства LADA Kalina потребовало придать более высокий статус автомобилю **LADA Priora**. Основную роль в решении этой задачи должны были сыграть дизайнеры, учитывая более насыщенный уровень оборудования автомобиля. Сделать это требовалось в рамках ограничений, накладываемых использованием прежней технологической платформы, применения каркаса кузова модели LADA 110, а также ограничений по изменению габаритных размеров и пропорций автомобиля. Название модели должно было отражать флагманское положение новинки в модельном ряду завода, и к его выбору подошли очень серьезно. Поиск названия занял не один месяц...

Из двухсот рассматриваемых вариантов названий в итоге отобрали семь, и провели опрос сотен владельцев отечественных и зарубежных легковых автомобилей. Исследования показали, что название Priora как нельзя лучше отражает высшее положение модели среди других автомобилей LADA, так как Priora на большинстве европейских языков созвучно понятиям «приоритет», «превосходство», «первенство»».

«Помимо нового дизайна кузова, существенные изменения были внесены в его конструкцию. Благодаря усилению силовой схемы каркаса Priora соответствует современным европейским требованиям безопасности по боковому и фронтальному со смещением ударам. Новый каркас кузова обеспечивает меньшие деформации в зоне ног водителя при фронтальном ударе и снижает величину перемещения рулевого колеса в салон. Около 55 процентов массы кузова составляют детали, изготавливаемые из оцинкованного металла».

«На LADA Priora введены такие приятные мелочи, как плафоны освещения входа-выхода на передних дверях, средний подлокотник передних сидений, отдельное светодиодное освещение передних мест водителя и пассажира. На автомобилях этого семейства впервые в модельном ряду АВТОВАЗа предусмотрен полный комплект фронтальных и боковых надувных подушек безопасности для передних мест».

(Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. – С. 74, 77.)

«Что такое «**Лада Приора**»? Это – модернизация «десятки». Рождался этот проект в конце 90-х – начале нынешнего века. Обновление «десятки» подразумевало изменение внешнего вида и модернизацию узлов».

«...проект «Лада Приора» достаточно быстро был поставлен на производство благодаря новым методам и подходам в организации и проектировании. По сути, этот проект вобрал в себя огромное количество нововведений и инноваций. Кроме того, в этот проект удалось привлечь ещё на стали проекта поставщиков – как отечественных, так и зарубежных».

(Стуканова, Д. Н. Пётр Прусов / Д. Стуканова ; [ред.-сост. А. Е. Степанов]. - Тольятти : Двор печатный АВТОВАЗ, 2011. - С. 109.)

«Под капотом **LADA Priora** расположен модернизированный двигатель рабочим объемом 1,6 л. Применение нового кривошипно-шатунного механизма с облегченными поршнями позволило снизить механические потери и, тем самым, получить увеличение максимальной мощности с 66 до 72 кВт и крутящего момента со 131 до 145 Нм. А доработанная ЭСУД нового поколения с контроллером BOSCH M 7.9.7 не только обеспечивает выполнение норма токсичности Евро 3 и Евро 4, но и обеспечивает пуск двигателя при низких температурах окружающего воздуха».

«Выпуск седанов LADA Priora начала в 2006 году».

(LADA, 1966 - 2006 / [авт. кол. : А. Костянов и др.]. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2006. – С. 65, 67.)

«Решение о запуске проекта **LADA Priora** было принято в октябре 2004 года. Первые автомобили (не товарные, а предназначенные для испытаний) сошли с конвейера в сентябре 2006-го. Установочная серия прогонялась до полного соответствия тому, что будет представлено потребителю, велась тщательная доводка технологических процессов. И с марта 2007 года был начат выпуск товарных автомобилей».

(Карпов, Е. LADA Priora: решающий аргумент / Е. Карпов // Волжский автостроитель. – 2011. – 16 марта (N 43.) – С. 1.)

«Выпустив на рынок **LADA Granta**, АВТОВАЗ сделал то, чего от него давно никто не ожидал».

«Эскизов экстерьера было несколько десятков. В итоге выбраны те, что отличаются наибольшей лаконичностью, технологичностью и большей «живучестью» дизайна...

Что касается интерьера, то при его разработке тоже было сделано несколько вариантов. Самой главной задачей стало приспособление к заданной силовой схеме кузова и его габаритами. То есть сначала стали известны габариты кузова (дизайн экстерьера и конструкция кузова прорабатывались параллельно), затем в получившиеся габариты вписывался дизайн интерьера».

(LADA Granta // LADA. - 2012. - янв. (N 1.) - С. 22, 25.)

«Для автомобиля **LADA Granta** АВТОВАЗ разработал и освоил около 400 оригинальных автокомпонентов (больше половины из них изготавливаются у поставщиков), а также внедрил модернизированные узлы и агрегаты – переднюю подвеску с увеличенным кастером и «короткой»

рулевой рейкой, заднюю подвеску с отрицательным углом развала колёс, 8-клапанный двигатель с облегчённой ШПГ».

(Володина, А. Новому народному – два года / А. Володина // Волжский автостроитель. – 2013. – 29 нояб (N 222.) – С. 1.)

«Имя «новой классике» придумали сами люди – в 2010 году АВТОВАЗ объявил конкурс «Народному автомобилю – народное название!». Победил Павел Захаров из Красноярска, именно он первым прислал имя **Granta**. Всего почти 48 тысяч человек предложили почти 170 тысяч названий, из которых 36 тысяч были оригинальными».

(LADA Granta – реальная классика! // Волжский автостроитель. – 2013. – 5 сент. (N 162.) – С. 1.)

«Для **LADA Granta** предусмотрено три типа двигателя. Комплектация «стандарт»: двигатель 11183 (84 л.с.) объемом 1,6 л и 5-ступенчатая механическая коробка передач 1118... Для LADA Granta в комплектации «норма» и «люкс» разработан модернизированный 8-клапанный мотор 21116 (90 л.с.) объемом 1,6 л».

(Реальные машины для реальной жизни // Волжский автостроитель. – 2011. – 24 авг. (N 154.) – С. 4.)

«**LADA Largus** – автомобиль с кузовом «универсал» на базе платформы В0. Серийное производство стартовало 4 апреля 2012 года...

LADA Largus производится в пяти- и семиместном исполнении. Универсал на новой платформе представляет быстрорастущий рыночный сегмент MPV (многоцелевой универсальный автомобиль) и востребован потребителями. АВТОВАЗ выпускает пассажирский автомобиль LADA Largus (R90) и фургон LADA Largus (A90)».

(Курочкин, М. Тест-драйв за 900 секунд / М. Курочкин // Волжский автостроитель. – 2013. – 20 февр. (N 31.) – С. 1.)

«Первый реальный совместный проект АВТОВАЗа и альянса Renault-Nissan...

LADA Largus – гармоничное сочетание динамического дизайна кузова и современного интерьера. Просторный салон позволяет разместить еще один, дополнительный, ряд сидений, обеспечивая комфортную поездку для семи взрослых пассажиров (в 7-местном варианте.) Автомобиль легко можно трансформировать благодаря складным извлекаемым задним сиденьям под любые потребности – от туристической поездки до транспортировки крупного багажа».

(Реальные машины для реальной жизни // Волжский автостроитель. – 2011. – 24 авг. (N 154.) – С. 5.)

«**Largus** стартовал в серийное производство в 2012 году, в трёх цветах. С тех пор автомобиль освоил полный их спектр. Помимо этого, в 2015-м машина получила новые функции».

«С ноября 2015-го LADA Largus начали выпускать с 16-клапанным двигателем Renault мощностью 75 кВт, соответствующим стандарту Евро 5. Изменилась и система управления двигателем, применена электронная педаль акселератора, позволяющая оптимизировать управление и расход топлива. Настройки выполнены командой инженеров АВТОВАЗа. Появился сигнализатор непристёгнутого ремня безопасности водителя».

(Гречман, И. LADA Largus: развитие продолжается / И. Гречман // Волжский автостроитель. – 2015. – 27 нояб. (41.) – С. 5.)

«С запуском проекта **LADA Largus** история АВТОВАЗа сделала виток по спирали: спустя 42 года после начала выпуска автомобилей в Тольятти на конвейер вновь поставлена лицензионная иностранная модель».

«Не обошлось и без конструктивных и технологических нововведений. Были проведены работы по изменению антикоррозийной защиты кузова. В частности, на автомобилях LADA Largus появились накладки на арках передних и задних колес, которых не было на автомобиле Renault Logan MCV. Изменилась толщина и зоны нанесения мастики на днище кузова, чтобы обеспечить повышенную антикоррозийную и антигравийную защиту».

«Для LADA Largus создано новое производство (сварка, окраска, сборка), полностью построенное по стандартам Renault... Название Largus создано как синтетическое, однако в переводе с латыни оно означает «щедрый», что недвусмысленно намекает на широкие возможности автомобиля... Каркас кузова имеет жесткость на кручение в 14000 Нм/градус – это очень хороший показатель, который позволит добиться отличной управляемости и исключить нефункциональные шумы... На LADA Largus применен передний подрамник – это положительно сказывается на ходовые качества».

(LADA Largus // LADA. - 2012. - янв. (N 1.) - С. 12, 20-21.)

«АВТОВАЗ начал серийный выпуск автомобилей LADA Largus с новым восьмиклапанным двигателем объёмом 1,6 л собственного производства».

(Гречман, И. LADA Largus получил новый мотор / И. Гречман // Волжский автостроитель : информ. дайджест. – 2016. – 11 апр. – С. 1.)

«Тольяттинцы говорят, что ни разу за всю 45-летнюю историю АВТОВАЗа разработка и запуск модели в производство не укладывались в такой короткий срок...

...к работе над проектом приступили куда раньше. Еще в 2008 году, когда главным конструктором завода был Сергей Курдюк, началась отработка платформенных решений. Их одобрил Патрис Буланже... Тогда концепцию отстояли перед французскими собственниками завода, и у **Весты** появилось будущее».

(Никишев, В. Я её хочу / В. Никишев // За рулем. - 2015. - нояб. (N 11.) - С. 13.)

«Сначала была разработана цифровая модель кузова, по ней происходит настройка линий сварки и окраски. Таким образом достигается высокий уровень качества, надежности, безопасности и комфорта. По словам директора проекта **LADA Vesta** Кристины Дубининой, пилотный кузов полностью изготовлен в Ижевске – сварен каркас, установлены навесные узлы. Некоторые детали для него были поставлены из Тольятти...

В дальнейшем первый кузов перспективного автомобиля будет использоваться для отработки конструкции и технологии».

(Старков, А. Первый кузов «Весты» / А. Старков // Волжский автостроитель. – 2014. – 6 нояб. (N 197.) – С. 1.)

«Задолго до старта серийного производства **LADA Vesta** стала самой ожидаемой новинкой отечественного авторынка».

(#Vestatest // Волжский автостроитель. – 2015. – 30 окт. (N 37.) – С. 3.)

«Принципиально модернизировать шасси тольяттинский автозавод не имел шанса многие годы: начинать пришлось бы с изменения структуры кузовов. **LADA Vesta** же получила принципиально новые и платформу, и «тело» – так появилась возможность применить «выношенные», выверенные инженерные идеи.

Специалисты АВТОВАЗа оставили переднюю подвеску МакФерсона..., но применили для неё оригинальный рычаг, подрамник, перенесли рулевой механизм и унифицировали некоторые конструкторские решения Renault-Nissan (например, выбрали устройство ступичного узла, как на авто альянса, добившись точечными изменениями лучшей кинематики подвески и шасси.) Заднюю подвеску сделали по образу использованной для электромобиля Renault Zoe. однако для Vesta её «раздвинули», увеличив, тем самым, объём багажника. тормозные механизмы Vesta получила аналогичные применяемым на Renault Logan, но опять же с модернизацией. Новые настройки улучшили эргономические характеристики: педаль тормоза стала лёгкой и чувствительной, ощущение торможения у водителя – управляемое».

(Гречман, И. Vesta: высокая проходимость и европейская управляемость / И. Гречман // Волжский автостроитель. – 2015. – 30 окт. (N 37.) – С. 5.)

«Спустя всего лишь 81 день после выхода на рынок седана LADA Vesta АВТОВАЗ представил россиянам новую модель - городской кроссовер **XRAY**. 124 автосалона 57-ми городов получили ко дню начала продаж по шесть – восемь машин в версиях optima и top».

(Продажи LADA XRAY стартовали // Волжский автостроитель : информ. дайджест. – 2016. – февр. – С. 1.)

«**XRAY**...создан в тесном сотрудничестве с альянсом Renault-Nissan. Построен на платформе B0... Половина комплектующих – зарубежного происхождения. Например, на нашей машине стоит ниссановский двигатель HR16, который при рабочем объеме 1,6 л развивает 114 сил и 155 Н-м».

(Никишев, В. Просвет / В. Никишев // За рулем. - 2016. - янв. (N 1.) - С. 14.)

«Производство машины стартовало 15 декабря. **XRAY** построен на базе хэтчбека Renault Sandero Stepway. В продаже с февраля 2016 года. Полноприводной версии нет».

(Виноградов, А. Российское игристое / А. Виноградов // За рулем. - 2016. - февр. (N 2.) - С. 48.)

«**LADA XRAY** конструктивно приспособлен для длительных путешествий и работы в любых температурных условиях. Автомобиль обладает эффективной климатической системой и комфортным салоном с хорошими возможностями трансформации. Высокий дорожный просвет (195 мм) и хорошая геометрическая проходимость дают возможность передвигаться по дорогам самого разного качества. Моторы LADA XRAY адаптированы для работы в условиях низких температур и повышенной запылённости, кроме того, двигатели откалиброваны под бензин АИ92».

(Джалалов, Р. XRAY прошёл арктический тест / Р. Джалалов // Волжский автостроитель : информ. дайджест. – 2016. – 11 апр. – С. 5.)

Документ в тему

С 2015 года в фонде Библиотеки хранятся письма и отзывы в прессе¹⁰ покупателей автомобилей ВАЗа из разных городов и стран. Подборка была сделана Научно-технической библиотекой АВТОВАЗа и охватывает период с 1973 по 1984 годы, отражая мнение автовладельцев об автомобиле Лада.

Для публикации в дайджесте отобраны несколько писем советских и зарубежных потребителей продукции ВАЗа. Сохранены все стилистические и грамматические особенности текста.

«В январе 1975 года мы купили машину ВАЗ-2103.

11 июня по дороге домой нас настиг ливень. Машину понесло течением по балке, где глубина воды доходила до 2-х метров.

Благодаря отличной герметичности вода вовнутрь не проникла, хотя волны обрушивались на нас со всех сторон. Благодаря устойчивости автомобиля, он не был опрокинут. Двигатель работал постоянно, рулевое управление было послушным.

Ваша машина спасла нам жизнь. Большое вам спасибо, товарищи автозаводцы, за отличную машину».

Супруги Киося. Учителя средней школы

Вулканештский р-н. Молд.ССР.

«У.П.» 75 г.

«Свой автомобиль ВАЗ-2101 я приобрел в феврале 1971 года. С той поры наездил на нем более 200000 км. Тяговые качества вполне удовлетворительные. Коробка перемены передач в хорошем состоянии, передачи включаются четко, фиксация их надежная, правда из-за износа появился шум. В таком же состоянии и редуктор заднего моста. Еще раз выражаю благодарность всем тем кто создает такие хорошие автомобили».

Гаврилов Г.А. /Волгоградская обл.

Из письма 11.09.80 г./

«С 1975 года я езжу на автомашине ВАЗ-21011. На нем по сегодняшний день прошел 100.000 км. Качество и потребительская стоимость этого автомобиля дает повод поблагодарить за него ваших конструкторов, инженеров и рабочих. Без преувеличения могу сказать, что с этим автомобилем у меня не было проблем, в беде он меня не оставил.

Замена изношенных деталей:

- фрикционных накладок передних – 55000 км

- замена всех амортизаторов – 60000 км
- замена цепи ГРМ и сцепления – 75000 км

Прочие ремонты оказались ненужными».

/Эберхард Рудольф. ГДР.
Дрезден. Из письма 17.01.1981 г./

«Я имею личный автомобиль ВАЗ-2101 – Жигули – 1974 года. Машина прошла 55000 км. Ее эксплуатацией я очень доволен».

Карел Копецки
ЧССР /Из письма, 1984 г./

«После того, как я испробовал машины самых различных марок, я купил «Ладу-1500С», которую оцениваю выше всего, что знал до сих пор.

Разумеется, это не последняя моя «Лада»».

Феруччио Моранди. г. Брэн л'Аллэ.
Бельгия.

«Почему они выбрали Ладу?»¹¹

1. Цена – 90% покупателей
2. Четырехдверный кузов – 29%

Соответствует ли Лада их надеждам?

- Да – 78,35%.

Оценка, данная владельцами «Лады»

Безупречно	10/10
Почти безупречно	9/10
Хорошо	6/10
Плохо	2/10
Огромный дефект – переработать	0/10

...Лада очень простая машина, и ее легко привести в порядок даже механику-любителю».

/L'Auto-Journal*, 1980,
Из референдума 581 владельца
Лад 2101-2103, Бельгия/.

* Текст дописан от руки синими чернилами

Избранная библиография

Книги

1. Каталог модельного ряда, 2003. - Тольятти : Агенство Инновационного Маркетинга, 2002. - 95 с. : ил. - Подготовлено по заказу ОАО «АВТОВАЗ».

КХ

2. ОАО «АВТОВАЗ»: дополнения к известному : краткое справочное издание / рук. проекта А. Ю. Чебашев ; авт. проекта и сост. Т. Л. Ралка. - Тольятти : [б. и.], 2008. - 112 с. : ил.

КХ; КЛ; Ф1; Ф2; Ф3; Ф4; Ф5; Ф6; Ф7; Ф8; Ф9; Ф10; Ф11; Ф13; Ф14

3. Опытнo-промышленное производство ОАО «АВТОВАЗ» / [фот. В. Мелехина, О. Шапкина]. - Тольятти : [б. и., 2004]. - 26 с. : ил.

ОЛ

4. Энциклопедия автомобилей LADA / сост. В. А. Мамедов. - Москва : За рулем, 2011. - 223 с. : ил.

КХ; КЛ; Ф1; Ф2; Ф3; Ф4; Ф5; Ф6; Ф7; Ф8; Ф9; Ф10; Ф11; Ф13; Ф14

5. LADA, 1966 - 2006 / [авт. кол. : А. Костянов и др.]. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2006. - 79 с. : ил.

КЛ; Ф7

Статьи

6. **Алешин, Б.** АВТОВАЗ дает позитивный сигнал авторынку : [перспективы развития завода] / Б. Алешин // Волжская коммуна. - 2015. - 22 июля (N 185.) - С. 2.
7. **Алешин, С.** АВТОВАЗ усиливает позиции бренда LADA : [итоги деятельности тольяттинского автозавода за 2015 г., обновление модельного ряда] / С. Алешин // Волжская коммуна. - 2016. - 19 февр. (N 42.) - С. 12-13.
8. **Алешин, С.** С 2016 года АВТОВАЗ начнет рестайлинг моделей : [перспективы развития завода] / С. Алешин // Волжская коммуна. - 2014. - 26 марта (N 75.) - С. 7.

- 9. Андерссон, Б.** «Самая дорогая «Лада» будет стоить не больше 600 тысяч рублей» : [интервью президента ОАО «АВТОВАЗ» о работе в компании, перспективах развития предприятия] / Б. Андерссон ; записал А. Гречанник // Комсомольская правда. - 2015. - 9 июня (N 63.) - С. 16.
- 10. Анселен, Б.** Бруно Анселен: Я - за альянсы : [перспективы развития стратегического партнерства компаний «Рено», «Нисан» и АВТОВАЗа] / Б. Анселен ; записали А. Чуйкин, В. Соловьев // За рулем. - 2010. - дек. (N 12.) - С. 208-209.
- 11. Демаршелье, Ю.** «Цель - лидерство на рынке» : [основные этапы стратегии АВТОВАЗа в части развития модельного ряда до 2020 года] / Ю. Демаршелье ; записала Е. Демина // Волжский автостроитель. - 2010. - 17 нояб. (N 208.) - С. 1.
- 12. Демина, Е.** АВТОВАЗ расширяет модельный ряд / Е. Демина // Волжский автостроитель. - 2014. - 4 янв. (N 1.) - С. 2.
- 13.** Дилерская сеть Lada: качественно новый уровень : [на конференции представителей предприятий сервисно-сбытовой сети ОАО «АВТОВАЗ» об изменениях в работе дилерской сети, о состоянии и анализе автомобильного рынка России в 2011 г., о стратегии развития модельного ряда автозавода] / И. Комаров [и др.] ; записали Е. Карпов, Е. Сергеева // Волжский автостроитель. - 2011. - 3 нояб. (N 205.) - С. 1-2.
- 14. Ефимова, Ю.** Нулевой меридиан истории : [из истории выпуска первого автомобиля на АВТОВАЗе] / Ю. Ефимова // Волжский автостроитель. - 2008. - 9 апр. (N 63.) - С. 1, 4.
- 15.** Лада XRAY : [новая перспективная модель АВТОВАЗа глазами экспертов Авторевю] // Авторевю. - 2016. - февр. (N 3.) - С. 36-39.
- 16.** Мир Автомобилей : [перспективные модели автомобилей ОАО «АВТОВАЗ» на международной выставке в Москве] // Мир техники для детей. - 2014. - окт. (N 10.) - С. 1-3.
- 17. Сергеева, Е.** Единой командой можно сделать всё : [перспективы развития АВТОВАЗа на встрече президента компании Бу Инге Андерссона с председателями профкомов подразделений и профсоюзными активистами] / Е. Сергеева, Е. Карпов // Волжский автостроитель. - 2014. - 6 июня (N 102.) - С. 1-2.

- 18. Согрина, М.** АВТОВАЗ : Развитие на всех уровнях : [рост качества продукции, доверие партнеров по Альянсу, производство моделей Nissan и Renault] / М. Согрина // Понедельник. - 2014. - 23 июня (N 22.) - С. 8.
- 19. Старков, А.** Модельный ряд - 2013 : [перспективы развития модельного ряда автомобилей ОАО «АВТОВАЗ», историческая справка по выпускаемым моделям и модификациям LADA] / А. Старков [и др.] // Волжский автостроитель. - 2013. - 14 марта (N 44.) - С. 1, 3.
- 20. Фелтен, П.** Главный критерий - качество : [новая система взаимоотношений АВТОВАЗа и производителей автокомплекующих, стратегия развития модельного ряда LADA] / П. Фелтен ; записали Е. Демина, Е. Карпов // Волжский автостроитель. - 2010. - 5 нояб. (N 201.) - С. 1-2.
- 21. Шумилин, И.** АВТОВАЗ - не «отвертка» : [характеристика разных моделей автомобилей ОАО «АВТОВАЗ» бренда LADA на 2011-2015 гг.] / И. Шумилин // Городские ведомости. - 2014. - 18 июля (N 89.) - С. 3.

Видеозапись

- 22. Россия. Тольятти. АВТОВАЗ [Видеозапись].** - [Тольятти : АВТОВАЗ, 2006]. - 1 CD + 1 буклет. - Содерж. разделы: Развитие модельного ряда; LADA 2101; Семейство LADA 110; АВТОВАЗ 1 ; LADA Kalina 1; LADA Kalina 2.

ОЛ; КХ; Ф1; Ф2; Ф3; Ф4; Ф5; Ф7; Ф8; Ф9; Ф10; Ф11; Ф13; Ф14

III. МАРК ДЕМИДОВЦЕВ (1929-2011)

В 1970-1997 гг. – главный дизайнер Волжского Автомобильного Завода. В 1998-2003 гг. – помощник вице-президента ОАО «АВТОВАЗ» по архитектуре.

«После международных конкурсов мои разработки приобрели некоторую известность, и главный конструктор ВАЗа Владимир Сергеевич Соловьев пригласил меня в Тольятти возглавить дизайн-центр».

«Я уверен, что сделал тогда правильный выбор, в Тольятти мне очень повезло. В начале семидесятых еще не было дизайн-центра, мы работали в КВЦ, среди станков. Это была для меня еще одна школа, начало становления вазовского дизайна».

«На ВАЗе условия для творческой работы с самого начала были идеальными. Что касается российских центров дизайна на других автозаводах, слава Богу, некоторые сделали шаг вперед не без помощи дизайн-центра АВТОВАЗа».

(Демидовцев, М. Выбрав ВАЗ, я не ошибся / М. Демидовцев ; записала С. Лысякова // Площадь Свободы. – 2001. – 28 дек. (N 241.) – С. 5.)

[начало работы на ВАЗе] «Если не рассчитывать на развертывание собственных конструкций, зачем было городить весь этот проект дизайн-центра?...

Для меня лично была еще и другая непростая задача: переключиться с автобусов, где я себя чувствовал как рыба в воде, на легковые автомобили. Это же совсем другой профиль».

(Демидовцев, М. В. Красота спасает мир и автомобиль / М. В. Демидовцев // ВАЗ: страницы истории : воспоминания и факты : кн. 2 / ред.-сост. А. Шаврин - [Б. м. : б. и., б. г.]. – С. 232.)

[о работе над автомобилем свободной планировки, т. н. бананом] «До сих пор жалею, что их работа по далёкой перспективе не получила логического завершения. Надо было делать ходовые образцы, воплощать всё это в металле, показывать на салонах – смотрите, что мы можем! Глядишь, и не отстали бы так от общего уровня.

Ведь если фирма не делает концепт-кары и не выставляет их, то считается, что дела там идут неважно».

(Высокой мысли пламень : кн. 3 : Научно-технический центр АВТОВАЗ. Страницы истории (1986-2006) / [под общ. ред. Н. М. Головки]. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2008. – С. 63.)

[о совместной работе с итальянцами] «Джуджаро нам выделил мастерскую: здесь вы будете работать с модельщиками. Это был 1990 год. Были еще Синельников и Грабов. Другая группа, человек пять, работала на ФИАТе.

Позже итальянские руководители говорили: а вы не останетесь у нас? Они мне потом признались, что после того, как мы вечером уходили с работы, они возле наших разработок собирали совещания: вот как русские могут работать!»

(Высокой мысли пламень : кн. 3 : Научно-технический центр АВТОВАЗ. Страницы истории (1986-2006) / [под общ. ред. Н. М. Головки]. - Тольятти : АВТОВАЗ, 2008. – С. 318.)

«Дизайн-центр на ВАЗе нам пришлось строить дважды. Сначала был этап создания центра стили в УГК. А затем мне довелось вести разработку проекта и руководить строительством дизайн-центра в НТЦ...»

«Отлично оснащенное здание дизайн-центра, под которое в НТЦ отданы тысячи квадратных метров, должно излучать творчество. Когда я был в мастерских у гениального Джуджаро в Турине, то увидел у него клетушки, минимум пространства. Но это не помешало Джуджаро создать фирму «ИталДизайн», знаменитую на весь мир».

«Все, что нам удалось сделать за эти годы, я бы назвал пробой сил в эволюции дизайна и растущей зрелостью всего коллектива».

(Демидовцев, М. НТЦ двадцать лет спустя... : «Откуда мы? Кто мы? Куда мы идем?» / М. Демидовцев ; записала Д. Стуканова // Волжский автостроитель. - 2006. - 12 сент. (N 167.) - С. 3.)

«Для того, чтобы создать новый автомобиль (конечно, вместе с другими специалистами), дизайнер должен много знать и много видеть. Много думать и много подмечать. Это работа ума и чувств. Она требует времени, но автомобиль только тогда будет иметь на рынке коммерческий успех, когда он появится там вовремя».

(Из интервью главного дизайнера АвтоВАЗа М. В. Демидовцева / АВТОВАЗ сегодня и завтра : рекламно-информационный фотоальбом, посвященный 25-летию юбилею объединения АВТОВАЗ. - [Б. м. : б. и., 1991]. – С. 30.)

Чего не было до «ВАЗ»

С первого дня своего существования и даже, возможно, чуть раньше - с самой идеи о строительстве совместно с западной фирмой крупного автомобилестроительного комплекса в СССР - Волжский автомобильный завод (ВАЗ) неизменно оказывал влияние на развитие отеческого автомобилестроения.

Сведения о том, что нового привнес ВАЗ в разные отрасли тяжелой промышленности, а также о рационализаторстве и изобретательстве на ВАЗе содержатся в книгах по истории автозавода и периодической печати разных лет.

«Освоение объединением «АвтоВАЗ» массового производства легковых автомобилей личного пользования потребовало принципиально нового подхода к решению проблем их эксплуатации, технического обслуживания (ТО), ремонта, обеспечения запасными частями и материалами».

(Техническое обслуживание и ремонт автомобилей «Жигули» в объединении «АвтоВАЗ» / науч. ред. Р. Д. Кислюк. - Тольятти : [б. и.], 1976. – С. 4.)

«По сравнению с другими выпускающимися в нашей стране легковыми автомобилями «Жигули» имеет ряд особенностей: герметичную систему жидкостного охлаждения двигателя и отопления салона, малое число точек, смазываемых в процессе эксплуатации консистентными смазками, отсутствие листовых рессор, увеличенную периодичность смены моторного масла, необходимость применения новых эксплуатационных материалов и т.д.»

(Шувалов, Л. П. Автомобиль «Жигули» : ВАЗ-2101 / Л. П. Шувалов. – Москва : ДОСААФ, 1972. – С. 6.)

«Производство деталей из пластмасс в отечественном автомобилестроении ещё не было развито, что и определило создание бамперов ВАЗ-2105 из алюминия и резины, а бамперов ВАЗ-2107 («люкс») из пластмассы и хромированная сталь».

(Высокой мысли пламень : кн. 2 : Управление главного конструктора АВТОВАЗ. Страницы истории (1976-1986.) - Тольятти : АВТОВАЗ, 2004. – С. 192.)

«2 декабря 1970 года на Волжском автомобильном заводе за подписью генерального директора В.Н. Полякова вышел приказ «О создании отдела рационализации и изобретательства», положивший начало организации активной новаторской деятельности работников предприятия. Спустя год в основных подразделениях завода были созданы специальные группы (названные позже БРИЗами) и назначены уполномоченные по ведению этой работы, начал действовать совет ВОИР ВАЗа».

«Ежегодно в рационализаторской деятельности участвует около трех тысяч работников предприятия, предлагающих нестандартные решения по сокращению затрат, оптимизации и эффективности производства, повышению качества выпускаемой продукции, улучшению условий труда».

(Демина, Е. Новаторская деятельность на АВТОВАЗа – 40-летняя традиция / Е. Демина // Волжский автостроитель. – 2010. – 7 дек. (N 222.) – С. 1.)

«В вопросах рационализации и изобретательства Волжский автозавод всегда лидирует среди машиностроительных предприятий области».

(Агишева, Л. Рационализация сегодня и завтра / Л. Агишева // Волжский автостроитель. – 1997. – 23 дек. (N 237.) – С. 5.)

[метод диагностики состояния трубопроводов, разработанный инженером ЭП АВТОВАЗа В. Болиновым] «Алгоритм действия ... простейший – диктофоны вразброс устанавливаются на трубопровод, шумы (точнее – вибрация) записываются, затем полученные данные обрабатываются на ПК ... Путем высокоточной синхронизации двух записей можно обнаружить любую протечку на данном участке трубопровода. ... С помощью нового прибора можно определить неисправность не только на трубопроводах – по звуку можно найти еще и трансформаторный пробой, проверить работоспособность подшипников – дело лишь за изменением амплитуды датчиков».

(Губанов, А. Ремонт с помощью звука / А. Губанов // Волжский автостроитель. – 2011. – 25 июня (N 112.) – С. 2.)

Продолжение следует...

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

Агеев М. 10
Агишева Л. 42
Алешин Б. 36
Алешин С. 36, 38
Андерссон Б. И. 37, (37)
Анселен Б. 37
Болынов В. (42)
Бредихин А. 10
Бредихина С. 16, 20, 23, 24, 26, 27
Буланже П. (32)
Быстров М. 10
Вайсман Я. М. 15, 17
Вахламов В. К. 19
Вершигора В. А. 14, 16, 21
Виноградов А. 33
Володина А. 30
Гаврилов Г. А. 34
Головко Н. М. 21, 25, 27, 39, 40
Грабов (39)
Гречанник А. 37
Гречман И. 7, 10, 31, 32
Губанов А. 42
Данилов Ю.В. (5)
Декаленков А. С. (5)
Демаршелье Ю. 37
Демидовцев М. В. (5), 39, (39), 40, (40)
Демина Е. 6, 10, 37, 38, 42
Джалалов Р. 33
Джуджаро (39), (40)
Дубинина К. (32)
Егоров А. Б. 15, 17, 19
Егошин А. 6, 10
Ефимова Ю. 37
Жидкова Е. 16, 20, 23, 24, 26, 27
Журавлев С. В. 13, 22, 25
Захаров П. (30)
Звягин А. А. 15, 17, 19
Зельцер В. И. 14
Иваненко Н. 5, 11
Игнатов А. П. 21
Исаков В. 14, 17, 21
Исаков В. К. 13
Карпов Е. 29, 37, 38
Киоса, супруги 34
Кирюшина О. 6
Кирюшкина О. 11
Кислюк Р. Д. 15, 17, 19, 41
Комаров И. 37
Копецки К. 35

Костянов А. 27, 29, 36
Котляров В. 19
Котляров В. А. 4, 14
Курдюк С. (32)
Курлядчик А. 14
Курочкин А. 11
Курочкин М. 30
Лысякова С. 39
Ляхов Г. А. 4
Ляченков Н. В. 4, 20, 22, 26
Мамедов В. А. 13, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 28, 36
Мартина С. (10)
Мартыненко А. (4)
Мелехин В. 36
Минин А. 4, 11
Моранди Ф. 35
Москалюк В. 14, 17, 21, 22
Мощенко М. 6, 11
Никишев В. 32, 33
Новокшенов К. В. 21
Пашко В.И. 5
Пихоя Р. Г. 5, 13, 22, 25
Полушкин В. (4)
Поляков В. Н. (4), (13)
Поспелов Б. С. (4), (13)
Прасолова Э. (4)
Прусов П. (29)
Пятков К. Б. 14, 21
Ралка Т. Л. 36
Рожкой В. (4)
Романова А. 11
Рузанкин А. 12
Сафронова Е. 10
Сергеева Е. 5, 12, 37, 39
Синельников (39)
Синцова Е. 16, 20, 23, 24, 26, 27
Согрина М. 38
Соловьев В. 38
Соловьев В. С. (13), (39)
Старков А. 32, 38
Степанов А. Е. 6, 13, 14, 22, 23, 26, 29
Стуканова Д. Н. 29, 40
Тарабрин О. А. 4, 20, 22, 26
Улькина О. 12
Фелтен П. 39
Чебашев А. Ю. 36
Черный А. М. (4)
Чуйкин А. 37
Чупров А. 12
Шаврин А. 5, 13, 39
Шапкин О. 36
Шувалов Л. П. 41

Шумилин И. 38
Эберхард Р. 35
Якутова Н. 12

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ **«Жигули» - 1)** возвышенность на правом берегу Волги, огибаемая ее излучиной, (т. н. Самарская Лука). Высота до 375 м. Широколиственные и сосновые леса (Советский энциклопедический словарь / гл. ред. : А. М. Прохоров. - 3-е изд. - Москва : Сов. энциклопедия, 1984. – С. 437). По одной из версии происхождения топоним **жигули** связан с тюркско-татарским нарицательным словом джегуле (жигули) – «запряженный, впряженный, гужевой», так во времена бурлачества могли называть бурлаков и места их сбора и обитания (Барашков, В.Ф. Самарская топонимика / В. Ф. Барашков., Э. Л. Дубман, Ю. Н. Смирнов. - Самара : Самарский ун-т, 1996. – С. 96) ; **2)** марка легковых автомобилей малого класса, выпускаемых Волжским автомобильным заводом (ВАЗ) с 1970 г. В 1980 мощность двигателя до 59 кВт (80 л. с.), скорость до 150 км/ч. (Советский энциклопедический словарь / гл. ред. : А. М. Прохоров. - 3-е изд. - Москва : Сов. энциклопедия, 1984. – С. 437).

² **Поляков, Виктор Николаевич** (3.03.1915 – 1.06.2004). Первый генеральный директор ВАЗа (с 8 сент. 1966 г.). Герой Социалистического труда. С 1975 г. – министр автомобильной промышленности СССР.

³ **Поспелов, Борис Сидорович** (25.04.1929 – 16.01.1988). С 1966 – в конструкторском бюро ВАЗа: зам. главного конструктора, зам. технического директора, с 1974 – начальник спецКБ роторно-поршневых двигателей. Участвовал в организации производства АКПП для легковых автомобилей, разработке и усовершенствовании конструкции автомобиля.

⁴ С английского: **gigolo** – наёмный партнер (в танцах) (Аракин, В. Д. Англо-русский словарь : около 40000 слов и 60000 словосочетаний / В. Д. Аракин, З. С. Выгодская, Н. Н. Ильина. - 20-е изд., стер. - Москва : Рус. яз. Медиа, 2005. – С. 228) ; в разговорном французском: **gigolo** – молодой человек на содержании немолодой богатой женщины, альфонс (Гринева, Е. Ф. Словарь разговорной лексики французского языка : (на материале современной худож. лит. и прессы) : около 9000 слов, около 15000 словосочетаний и более 20000 цитат / Е. Ф. Гринева, Т. Н. Громова. - Ростов-на-Дону : Феникс ; Москва : Цитадель-трейд, 2006. – С. 298).

⁵ **«ЛАДА» - 1)** в народной поэзии: возлюбленный (ая) (Ожегов, С. И. Словарь русского языка : около 57 000 слов / Ожегов С.И. ; под ред. : Шведова Н.Ю. - 15-е изд., стер. - Москва : Русский язык, 1984. – С. 279) ; **2)** легковой автомобиль «Жигули» в экспортном исполнении (Советский энциклопедический словарь / гл. ред. : А. М. Прохоров. - 3-е изд. - Москва : Сов. энциклопедия, 1984. – С. 437).

⁶ **Демидовцев, Марк Васильевич**. (13.05.1929 – 1.06.2011). Родился в городе Павлово-на-Оке. С 1970 по 1997 годы – главный дизайнер ВАЗа. Разработал и построил дизайн-центр ВАЗа, руководил проектами моделей автомобилей ВАЗ-2121, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2115, 2120, 2122, 2123, микролитражного автомобиля «Ока», семейства автомобилей LADA Kalina. Автор проектов комплекса Технического музея ОАО «АВТОВАЗ», храма православной классической гимназии, храма Архангела Михаила, комплекса общественных зданий северо-восточной части Автозаводского района. С 1997 года работал помощником вице-президента по техническому развитию ОАО «АВТОВАЗ». Почетный гражданин г. Тольятти.

⁷ **Соловьев, Владимир Сергеевич** (16.02.1919 – 16.06.1975). Стоял у истоков конструкторских служб ВАЗа и возглавлял все работы по переделке автомобиля ФИАТ-124 применительно к российским условиям. При его непосредственном руководстве и участии были разработаны, созданы и доведены образцы первой микролитражки ВАЗ-2101. Самой главной работой стало создание автомобиля «Нива».

⁸ **Ижевский автозавод**. Строительство начато в 1965 году. С 1990-х гг. кроме прочих моделей выпускает автомобили LADA. <http://www.izh-auto.ru/>

⁹ Указана как ВАЗ-2108 «Самара» в «Каталоге модельного ряда 2002» (С. Бредихина, Е. Синцова, Е. Жидкова. – Самара : ООО «Издательский дом «Агни»», 2001. – С. 14).

¹⁰Отзывы об автомобиле ВАЗ-2101, 2102, 2103. - Тольятти : [б. и.], [19--?]. - [41] л. - В надзаг.: Волжский автомобильный завод им. 50-летия СССР. - Машинописные листы в папке.

¹¹ Отзывы об автомобиле ВАЗ. - Тольятти : [б. и.], [19--?]. - [44] л. - В надзаг.: Волжский автомобильный завод им. 50-летия СССР.- Машинописные листы в папке.