

Разновидности — Lurkmore

← [обратно к статье «Тазик»](#)

«Volkswagen — das Auto; VAZ — was ist das?! »

— *Анекдот*

Классика

Классика АвтоВАЗа (офиц. *Жигули*, экспортн. *LADA Riva*, *LADA Nova*) — та самая долгоживущая модель АвтоВАЗа, к которой пришел белый полярный лис. В народе все модели этого «семейства» называют по последним цифрам номера модели: двушка (2102) трешка (2103), четверка (2104) и т. д. Несколько выбивается из ряда самая первая модель (2101), которую называют «копейка», Ока и новые изделия (начиная с Калины). Вообще говоря, по номеру принято называть практически все тазовские тачки, кроме Нивы и Оки. **Важно знать**, что «девятки», «беременные антилопы» и последующие изобретения труЪ жыгулями не являются.

Легендарный ВАЗ 2101
(Копейка)

Легендарный ТАЗ

Путин ловит такси
Путин ловит Вазик.

Пинск, загорелась "девятка",
потушена ассенизаторами

Рекурсия.

<https://www.youtube.com/watch?v=zArABlz1lV8>

Ихняя реклама ТАЗиков.

ВАЗ-2101



Fiat-124, донор для
«Копейки»

19 апреля 1970 года с главного конвейера завода сошли первые шесть тазиков ВАЗ-2101 «Жигули», наиболее народное название которого — «копейка». Авто было легально скопипизжено с итальянской модели FIAT-124 (который в 1967-м получил титул «Европейский автомобиль года», из-за чего и был куплен), весьма и весьма для тех лет революционной и доставлявшей. Правда, с внесением массы изменений в конструкцию, ибо оригинальная итальянская повозка не могла сколь-нибудь долго передвигаться по дорогам СССР и переносить особенности местного климата. После пробега в какие-то паршивые 5000 км, по полигону НАМИ рассыпалась в хладный прах.

Собиралась, по большей части, из локализованных комплектующих. Самые значимые апгрейды были таковы: увеличен дорожный просвет; усилена и перепроектирована вся задняя подвеска; значительно усилены силовые элементы кузова; не забыли добавить и «кривой стартер», чтобы можно было завестись в любых условиях: от севшего аккумулятора до ядерной войны. Была приделана такая полезная опция как боковое зеркало заднего вида, исходно нижневальный двигатель был по настоящему наших инженеров перепроектирован в верхневальный, а расстояние между цилиндрами увеличено, что дало в дальнейшем возможность для тюнинга как заводского, так и стритсракерского. Великолепные задние дисковые тормоза были заменены на барабанные, поскольку меньше весили и меньше страдали от езды по лесам и тротуарам. Также была добавлена рукоятка для ручного управления воздушной заслонкой карбюратора ака подсос. О том, чего это все стоило, можно почитать в винрарной доставляюще-душераздирающей [статье](#).

На первых автомобилях на решетке радиатора стояли эмблемы ладьи с надписью «Тольятти»^[1], которую почти сразу же приказано было убрать, чтобы не рассекречивать такой стратегически важный объект как автозавод. Не сохранилось и легальных фотографий с того момента — съемку строго запретили, хотя все же имеется «подпольный снимок», который удалось сделать чудом. В серию же пошли машины с уже всем знакомой эмблемой ладьи и без надписи.

Алсо, в 1974 году на базе «копейки» была запилена модификация ВАЗ-21011, которой был проведен незначительный рестайлинг: в частности, убрали клыки с бамперов, поставили новые задние фонари и оранжевые подфарники-поворотники, пробили четыре дырки под решёткой радиатора — для лучшего охлаждения, а главное — установили вентиляционные решётки на задние стойки, по которым 21011 можно безошибочно отличить от 2101, однако среднестатистическому [анонимусу похуй](#) — «копейка» она и есть «копейка» (хотя изначально предполагались более серьёзные изменения: в частности, прямоугольные фары от [Космича-412](#).) Также, на машину был поставлен более мощный 1,3-литровый 69-сильный мотор, однако была и модификация 21013 с «копеечным» 1,2-литровым. [ЧСХ](#), из всех «копеек» именно эта выпускалась дольше всех: 21011 выпилили в 1981-м, самую



ВАЗ-21011.
Мечта любого
жителя СССР.
Источник
неиссякаемой
ярости любого
москвичевода

ВАЗ-21011. Мечта
любого жителя СССР.
Источник неиссякаемой
ярости любого
москвичевода



ТОЛЬЯТТИ

ТОЛЬЯТТИ

«копейку» — в 1983-м, а вот 21013 — аж в 1989. Такие дела.

ВАЗ-2102

В 1971 году завод выпустил копендос-сарай, чтобы дать, наконец, советским дачникам возможность развезти рассаду, дрова, да и выкорчевывать пни на своем участке. Просто так ее не продавали, а выдавали по спискам в автохозяйствах. Особой любовью в 70-е — начале 80-х среди повелителей сараев не пользовалась из-за слабого движка и задней подвески, не приспособленной для перевозки увесистого груза ака тонна картохи или кирпичей. В данном сегменте куда большей популярностью пользовались Москвич-427 и его ижевский собрат «Комби» из-за более мощного движка неебической тяговитости и грузоподъемности. Немаловажно было и то, что в салоне оных не было встроеного освежителя воздуха с запахом бензина. Правда, достать Жигуль было проще из-за больших масштабов производства: всего 667 тысяч «двоек» против 33 тысяч 427-х.



Fiat-124 Familiare vi dà il benvenuto.

По сути машина была тем же Fiat-124 Familiare с теми же характеристиками, что и «копейка». Правда, выгодно отличалась от ВАЗ-2101 слабой герметизацией салона от пыли со стороны задней двери и паров бензина через горловину бензобака, чем вполне могла составить конкуренцию газенвагенам нацистов.

Выпускалась до 1985 года, уже параллельно с «четверкой».



Та самая первая эмблема. Наши дни, кстати



ВАЗ-2102.

ВАЗ-2103

В 1972 году завод представил новую модель, разработанную совместно с Фиатом — ВАЗ-2103, основанную на максимальных комплектациях все того же FIAT-124. Первые полторы тысячи машин комплектовались спартанским салоном от 2101, который был впоследствии заменен на оригинальный, полностью скрывающий металлическую отделку внутри. Машина оснащалась форсированным копеечным 72-сильным двигателем и имела разгон до 100 км/ч за 17 секунд, по тем временам выносящий неподготовленные мозги. Среди покупателей того времени считалась очень престижной в сравнении с «копейкой». Хорошо гнила, до нашего времени дожило их в России немного. Потому хорошо сохранившаяся «тройка» с полностью оригинальным экстерьером выглядит просто раритетом и антиквариатом, в отличие от шахи. Алсо, по мнению многих ТАЗоводов, самый красивый автомобиль в истории ВАЗа.



ВАЗ-2103.

ВАЗ-2104

В 1984 году руководство таки решило дать дачникам продолжение фильма — Таз-4. От газенвагена 1971 года машину отличала более продуманная конструкция задней двери, квадратные фары, обогрев и стеклоочиститель заднего стекла. Но вид этой машины стал поистине жалким - как у побитой собаки, у раздавленной картонной коробки или у горбуна-инвалида. Наличие более сильных задних пружин позволило позиционировать ее уже как небольшой грузовик-недопикап. Славилась вместительным багажником при сложенных задних скамейках, неплохой грузоподъемностью и лютой жесткой подвеской от телеги. Все это, в спайке со спартанской отделкой от пятерки, являлось отличным решением для перевозки ворованных мопедов на дачу вместе с холодильником и тещей впридачу и более 100500 ведер картохи и яблок обратно. Окончательно убрана с верфей завода лишь в 2003 году, дальнейшая сборка передана на завод ИжАвто, откуда её и выпилили в сентябре 2012-го [1]. В целом, была очень годным решением для дачников своего времени, а для дачников-нищевродов является таковой и сейчас, ибо дешево, вместительно и ремонтируется при помощи лома и такой-то матери. В народе ходила поговорка, что нормальное дитя нормальных родителей добровольно себя в эту будку не запихнет.



ВАЗ-2104 — сарай для неудачников.

ВАЗ-2105

В 1980 году была выпущена любимая машина Гены Букина, чОтких пацанчиков, уличных стритсракеров, гостей с кавказа, нищевродов, таксистов и пенсионэров — ВАЗ-2105. Если «пятера» «босая» (без бамперов), дырявая как решето, и со СПАРЦОй на лобовухе, то чаще всего из нее доносится «Чече? Оппанихуя!!!» аж на три-четыре квартала, конкурируя с ревом пердежом прогнившего, либо просверленного глушака. Куплена уже в таком виде, как правило на деньги от отжатых и сданных в киоски и комиссионки мобил. Если будущим хозяевам фартанет, то и всего от пары уличных грабежей или карманных краж. На честно заработанные деньги в хлам убитый жигуль, как правило, не покупается, а с шальных денег сдуру можно и писю сломать. До февраля 2011 года машина производилась на верфях волжского автозавода, ИЧСХ, пользовалась спросом. Так манагеры наебали дохую народа, повысив под «утилизацию» цену на это говно со 150000 до 200000 деревянных, при этом безвозмездно забирали старую рухлядь. Является самой нищевродской повозкой со спартанским



ВАЗ-2105 — гопмобиль.

управлением, отделкой и моральным устареванием. Иногда зовется «чумази́ком» за совершенно некрасивую и вечно грязную приборную панель, которую абсолютно нереально отмыть до блеска. С 10 февраля 2011 года выпуск прекращен официально [2].

ВАЗ-2106

С 1974 года конструкторы завода, поднабравшись опыта, решили уже изобретать велосипед самостоятельно. Результатом этих действий явилось на свет творение под наименованием ВАЗ-2106. Это был уже не копипиздинг, а рестайлинг ВАЗ-2103. Машина была относительно дешевая, обладала более комфортным салоном и управлением, а также качеством в сравнении с ВАЗ-2103, несмотря на то, что радикально от «трешки» не отличалась. Считалась более «престижной» волокушей среди нищегородов. Главными нововведениями были подголовники на передних сидениях и «мощный» мотор объемом один и шесть литра, развивавший на тогдашнем 93 бензине аж 80 л.с. Что, вкупе с техническими характеристиками (максимальная скорость — 155 км/час, время разгона до 100 км/час — 16 с) делало её самой быстрой из «народных» (ибо были ещё **Членовозы**) повозок Совка. Все это позволяло «шестерке» оставаться в лидерах продаж АвтоВАЗа аж до начала 2000-х годов, пока с передачей в 2002 году производства на все тот же Иж качество не скатилось в полное говно. Окончательно похоронили модель в 2006 году. «Инамарка для лаха — а для патсана шаха!» (©) Люто любима ара-тюнерами, патамуштва мордай на бээмье похожъя. Справедливости ради — «шестёрки» образца 1976 года выглядели вполне годно благодаря обильному количеству хрома в отделке и вкусной цветовой гамме кузова и салона — однако к концу производства хром почти исчез, а отделка стала более убогой.



ВАЗ-2106 — Шоха.

ВАЗ-2106 — Шоха.



она же ВНЕЗАПНО на mit.edu

она же ВНЕЗАПНО на mit.edu

Кстати, любопытный факт: люди, разрабатывавшие 2106, гордятся тем, что совместили задние фонари с подсветкой заднего номера в одном корпусе. Вернее, не совсем этим, а тем, что запатентовали такую конструкцию и до сих пор считают, что это был «единственный случай в мировой практике» — при том что конструктивно точно такие же фонари стоят на **Таврии** и **Оде**. Ну и на «**Ниве**» же (До 1994 года выпуска).

Herr Garage #2 - Шестёрка

Варианты модного тюнинга Шестёры.

ВАЗ-2107

В 1982 году было начато, по все той же рестайлинговой схеме, дальнейшее развитие модели — ВАЗ-2107. Машина обладала более комфортным салоном, удобным управлением и чуть более, чем никаким улучшением ТТХ. «Чумазик» в «люксе». Изредка именовалась «Хочу Быть Мерседесом» из-за характерной высокой решетки радиатора. Хотя мордой напоминает скорее ЗиЛ-4104 ранних выпусков. Любима корейской диаспорой Сахалина. Ну до прихода праворулек. Конец, как водится, немного предсказуем, и вслед за ВАЗ-2105 в течение 2011 года снята с «верфей» АвтоВАЗа и передана на «ИЖ», где и похоронена окончательно в апреле 2012. [3]. Еще **пока** собирается какими-то египтянами на **Lada Egypt** из отечественных машинокомплектов. Вид египтян-таксеров в характерной позе у открытого капота доставляет.



ВАЗ-2107 — пятерка в комплектации дэ-люкс.

Самара



Этот могучий автомобиль стоял на стапелях Цвагена с 1983 по 1992 (!). Продано более 6,3 млн экземпляров.

Лада Самара (официально *Лада Спутник*, **гопн.** *зубило*, экспортн. *LADA Samara*, алсо *сПутник лАда*) — первое переднеприводное семейство разработки аж 1979 года. Однако тех, кто считает что это действительно собственная разработка ТАЗа, и уж тем более сравнивает с **DeLorean DMC 12**, ждут плохие новости — достаточно загуглить «Фиат Ритмо»^[2]. А если поискать фото панели, то совсем плохо станет, ибо спидометр и тахометр кому-то покажутся до боли знакомыми. Таки да, на момент окончания разработки вполне соответствовала тогдашнему уровню мирового автопрома (**типичный** западный объект для сравнения — VW Golf 2-го поколения, то есть 83-го года). В доводке агрегата до ума в качестве технического консультанта принимал активное участие инженерный центр аж самих Porsche AG. Машину разрабатывали полностью с нуля, и конструктивно она не имеет ничего общего с итерациями «копейки». В результате данное семейство получило-таки неплохой и приткий для своего времени двигатель, комфортную «длинную» шоссейную КПП, нормальную аэродинамику и управляемость,



Канонично.

которую на ВАЗе и сейчас, при разработке Гранты и новой Калины, приняли за эталон. Ну и характерный для начала 80х годов «рубленый» угловатый дизайн и представления о безопасности как о какой-то НЕХ присутствует в полной мере. Но на качестве отделки салона пришлось сэкономить, ибо, по мнению Партии, для простого народа более существенна низкая цена пепелаца, нежели последующий комфорт и удобство.

Свое прозвище «зубило» получило за характерную форму кузова, а также за довольно крепкий передний бампер, который не страдает при несильных ударах в зад другим авто (особо касается первой «короткокрылой» версии, где он был капроновым). Зубилом называют и второе поколение Samara (2113—2115), отличающуюся от поздних инжекторных версий первого только рестайлинговой оптикой и предустановленными модными бамперами.

ВАЗ-2108

Тот самый запил 1979 года, пролежавший в запасе аж до 1984. От первых чертежей до схода с конвейера ВАЗ-2108 прошло 5 лет. В 1984 была собрана первая партия чудоведер. В начале 1985, по цене 8346 рублей, начались продажи Первый переднеприводный советский автомобиль в кузове трехдверный хетчбэк.

Машина известна как любимая [членовозка](#) крышевателей комков, появившихся сразу после развала СССР — приехать на разборки не стыдно и бросить не жалко. Вдобавок, когда вежливые собеседники сажали жертву переговоров на заднее сиденье, она чувствовала, что бежать некуда и становилась более склонна к оптимальным решениям. В дальнейшем на нее пересели [стритсракеры](#) и чОткие пацанчики, а также раллисты всея Совка, променяв физически и морально устаревшие копейки, баржи, и москвичи на более резвую и крепкую «висимку». «Зубило» характеризовала повышенная ремонтпригодность и скрипы дешевого пластика в салоне, доставляющие немало впечатлений и радости ее владельцу. А также красивая в своей простоте «низкая» панель у первых 2108 и 2109 с «губой» (коротким крылом), эдакий образец воплощённого в реальность советского ретрофутуризма. Впоследствии была заменена на грузную и некрасивую «панель высокую», наспех сделанную явно в подражание тогдашним VW Golf и Skoda Favorit (буквально через пару месяцев после этого снятым с производства), доставлявшую в салон ещё больше скрипов. Также имела под передним бампером швеллер толщиной в палец и размером на весь бампер — отчего вскрывала все другие ведра как консервным ножом — чем без меры доставляла.

В 1986 году засветилась в клипе «Весёлых ребят» «Автомобили».

ВАЗ-2109

Является последовательницей ВАЗ-2108. С конвейера сошла в 1987 году и позиционировалась уже как машина для серьезного, семейного человека. Впрочем, это не мешало ездить на ней серьезным браткам с серьезным видом к очередному серьезному комку за серьезным [гешефтом](#). А четыре открывающихся двери позволяли «быкам» оперативно разгружаться-загружаться на «дело». Выпускалась до 2004 года.

В [перестроечном кино](#) именно ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109 позиционировались как «бандитские машины». Потом позиционировалась как араомобиль или наркомобиль (впрочем, полностью от имиджа «бандитомобиля» не избавилась до сих пор). В 2004 выпилена с ВАЗа КЕМ. Немаловажно отметить, что модификация «[Риально Поцонофская Дивятина](#)» с РПД (роторно-поршневым двигателем) является предметом лютого дрючева шпаны в черных полосатых костюмах, но простым смертным недоступна.

С 2003 и до конца 2011 года выпускается [Запорожским автозаводом](#), вместе с ВАЗ-21099. Интересный факт — сей пепелац лишь на 1 тыс. гривен дешевле, чем ЗАЗ Сенс/Шанс, что невероятно доставляет и порождает множество срачей.

[Турецкий ВАЗ-2109](#) с пневмоподвеской: еще один интересный проект.

ВАЗ-21099

Он же «дулет». Почему? Очень просто — «две девятки». Еще один вариант исполнения ВАЗ-2109. Отличается характерной формой кузова путем добавления в зад 09 багажника. Что характерно — крышка багажника была именно крышкой, открывая для погрузки лишь верхнюю часть, соответственно, засунуть в багажник чемодан было очень тяжело (даже тяжелее, чем в Alfa Romeo 164), и если в заднеприводных тазях требовалось лишь поднять его до небесической высоты, то в 99 планка была поднята еще выше, а сама «щель» в багажник доставляла много [неземного удовольствия](#) при попытке вытащить с таким трудом запиханное. Выпускался с 1990 по 2004 год. До выпуска «десятки» среди владельцев считалась самой престижной и популярной. На Украине до сих пор продаются остатки выпусков 2008 года ЛУАЗовской сборки, а также выпускается на Запорожском автозаводе, с салоном от Самар второго поколения. Что характерно — шушпанцер этот дороже Сенса, производится в мизерных количествах, и вообще [непонятно нахуй нужен заводу](#).

ВАЗ-2113



ВАЗ-2108 — первое «зубило».



In Soviet Russia



ВАЗ-2109 — машина братков.

[Ночные Псы - Девятос](#)
[Гоп-хоп](#) про сабж.



ВАЗ-21099 — первый отечественный переднеприводный седан.

В 2004 году выпущена (и в июне 2013-го выпилена) модификация ВАЗ-2113 — «зубило» в подарочной бумаге. По сути то же самое корыто, что и ВАЗ-2108, только с тюнингом и с незначительными ухудшениями.

В роли тюнинга:

- форма капота
- передние фары
- дефлекторы
- ведропанель (*народ.* европанель, *офиц.* комбинация приборов 2114) с приборами VDO. BTW, такую некоторые ставили и на первые зубилы, ибо удобнее, выглядит посимпатичнее и скрипит намного меньше.
- молдинги и обтекатели порогов
- задний спойлер
- задние подголовники
- тёплый ламповый Trip computer, еба! Правда глупый, даже ошибок не показывает. На самом деле не все знают, но режим показа ошибок есть, однако включается он неебическим чит-кодом при старте авто.
- салон скрипит чуть поменьше
- пластиковые, окрашенные тонким слоем краски, хрупкие бамперы, по прочности способные соперничать с яичной скорлупой. Теперь снести крыло кредитомойке и ехидно написать в документах от страховой «повреждений нет» не получится.
- в люксовой версии — установленные в бампере противотуманные фары.
- тяжелый двигатель, на который не рассчитан телевизор. На наших дорогах подушка расхлябывается и на 3й — 4й год двиг вырывает кусок телевизора и, смачно похрустывая шкивом коленвала о продольную растяжку, выпадает на асфальт.



ВАЗ-2113 — зубило с бантиком.

ВАЗ-2114

Двумя годами ранее с конвейера сошёл первый ВАЗ-2114 (четырка, чепырка, чопырка) — рейсталинговая версия ВАЗ-2109. Та же самая «девятинка» с бантиком, ибо инжекторы ставили уже на поздние девятки — 2109i, 21099i. В данный момент считается самой [чистапатсанской](#) тачилой, ёпта, в [Притазье](#) да [Предкавказье](#), ну и на Брянщине-Смоленщине внатуре бя! А Приора для мажоров ёпт! Результаты [краш-теста](#) особенно «умиляют». Не столько из-за масштаба повреждений, типичного развё что для автомобилей конструкции 1975-х годов, но никак не 21 века, сколько по причине сравнения с труЪ-девяткой, показавшей существенно лучший, хотя и тоже 95% смертельный результат. В декабре 2013-го также наконец-то была выпилена[\[4\]](#).



ВАЗ-2114 — дрова с бантиком.

ВАЗ-2115

Выпускалась с 1997 года под наименованием «Самара-2» (в просторечии «пятнаха») на замену ВАЗ-21099. Отличия те же самые, но, к слову сказать, первые модели отличались от девят-девят только кузовом и комплектовались карбовыми движками и «высокой» панелью в салоне... Да, и еще задние фонари у нее скошенные, а не прямые, как у всех остальных, что вызвано выпиливанием задней стенки багажника и запиливанием оной в крышку этого самого карго-компартамента. Данная конструкционная инновация позволила облегчить погрузку/разгрузку дров (поднимать ведра с картошкой для помещения их в багажник теперь надо гораздо ниже, нежели в ситуации с ВАЗ-21099), вот! В результате данный довесок утяжелил крышку багажника настолько, что «торсионы», оставленные от предка без изменений, не справляются с удержанием конструкции в открытом состоянии, и сие украшенное спойлером с третьим стоп-сигналом улучшение постоянно предоставляет возможность при погрузке/выгрузке уебаться затылком либо ебашит туда само. Алсо, высоко ценится у [специфической категории](#) граждан, а также у некоторых недалёких умом отставных военных и ментов — так как задние фонари сильно напоминают по форме погонь. И все же конец немного предсказуем: 29 декабря 2012-го «пятнашка» первой из семейства [ушла на покой](#). Любимым совками и быдлом «престижным седаном», видимо, под воздействием пиара теперь является Лада Гранта.



ВАЗ-2115.

<https://www.youtube.com/v=Pn8Tl-I-lHE>

Обзор пятнашки

У меня когда-то была машина ВАЗ 2115, я ей был доволен и меня почти все устраивало. Не устраивало только то что кондиционера не было. А еще я постоянно доливал тосол, 2 раза менял термостат, и передние стойки. Одажды произошло замыкание, свечи и 3 из 4-х цилиндров прогорели. Резонатор как-то накрылся и при езде звук был стритрейсерский. Больше всего меня веселили габаритные огни и ближний свет фар. При нажатии на тормоз, загорались габариты, а если их включить, то загорались стоп-сигналы. Зимой в темное время суток ближний свет фар отключался не с первого раза, а если я показывал правый поворот, загорался дальний свет фар. Потом я купил Ниссан, проехав пару километров подумал, что когда я попаду в ад, часть наказаний мне зачтется. "#тыпидор"

Десятка

Десятое семейство — ВАЗ-2110, ВАЗ-2111, ВАЗ-2112 (офиц. LADA 110/111/112 соответственно, [народн. Беременная антилопа](#), [Матрешка](#), [Корова](#), [Мыльница](#), [Пылесос](#) (за некоторое сходство)) — «принципиально округлая», по сравнению с предыдущими моделями, разработка, выпускавшаяся с 1995 г. по 2007 г. Была запилена еще в конце 80-х и по тем временам была весьма годным аппаратом, но потом пришел горбачевско-ельцинский пиздец, с серийным производством опоздали лет на восемь, в итоге получилось очередное тазовское [УГ](#). Но, справедливости ради, это уже что-то похожее на нормальный современный автомобиль. С момента своего появления и вплоть до выхода «Приоры» «десятка» была самым престижным и дорогим отечественным легковым автомобилем, она стоила дороже некоторых иномарок аналогичного класса (например, Skoda Felicia и Daewoo Nexia). Первый макет 2110 появился еще в 1983 году — однако по дизайну он совершенно не был похож на привычную вам «десятину». Это был заднеприводный седан, подозрительно напоминавший модели Opel и Ford тех лет (Ascona и Rekord). Проект не получил одобрения, и отправился в архив. В 1984 году был создан следующий прототип ВАЗ-2110, который был настолько ужасен даже на фоне своих отечественных собратьев, что его похоронили на уровне эскизов. Дизайнер ВАЗа Владимир Ярцев, сваливший в Бельгию в 1992, уверяет всех, что облик ВАЗ-2110 абсолютно самобытный, 100% оригинальный и разработан лично им с чистого листа. Но мы-то понимаем, что ничего оригинального на ВАЗе разработать не могут в принципе — кроме страшных уродцев, пополнивших музей завода (автомобиль-гриб, автомобиль-даун и так далее). Существует версия, что прототипом для серийного ВАЗ-2110 послужил автомобиль Москвич-2143 "Яуза". Но это лишь попытка горе-дизайнеров АЗЛК польстить себе. На самом деле автомобиль, давший «десятке» внешний облик, хорошо известен. Это американский Ford Taurus первого и второго поколения, вышедший в 1985 г. Внимательно присмотревшись к нему, вы без труда убедитесь, что горе-дизайнеры ВАЗа передрали с этой машины всё — от общего профиля кузова и решения с остеклением до продольных декоративных выштамповок и формы головной оптики. Повторена даже характерная черта Тавруса — арки задних колес сделаны меньшего размера, чем передних (и это несмотря на то, что ВАЗ-2109, на основе которого проектировали «десятку», имеет арки одинакового размера). Разумеется, «десятка», по сравнению с Фордом, сильно упрощена — скажем, для удешевления штампов убраны подштамповки вокруг арок колес (у Тавруса они до известной степени скрадывали разный размер арок — а на Десятке с ее плоскими боковинами разница стала бросаться в глаза). На Десятке использовано другое членение капота — по боковой линии (в результате неравномерность зазора между капотом и крылом сразу бросается в глаза). Но от общих аэродинамических и дизайнерских решений фордом середины 1980-х годов несет прямо-таки за километры. Теперь вы знаете, что ВАЗ-2110 — это натянутый на доработанную спереди тележку от "Самары" и упрощенный для технологичности на ВАЗе дизайн от более крупного Ford Taurus, и более ничего. По сути там нет ни одного оригинального дизайнерского решения.



Беременная антилопа

[Crazy Russian car](#)
Самоходная десятка с автозапуском, Казань

Отличий от «классических» тазов и «зубил» действительно немало. Появилось много свистелок и перделок: подогрев передних сидений, электронная панель приборов, трип-компьютер, электростеклоподъемники и даже пламоогоренный «климат-контроль» — черная визжащая [Неведомая Ебаная Хуйня](#) под потолком рядом с плафоном освещения есть не что иное, как датчик температуры в салоне. А также крайне уродливой и гремучей торпедой (хотя встречаются машины с европанелью). После некоторого времени пребывания на передних сиденьях создается впечатление присутствия в кресле летчика-истребителя: такой эффект создают близко расположенные панели и 4 действующих кнопочко-имитатора по бокам стенок панели приборов. Немаловажна также переделка кулисы коробки передач, запилено нажатие на рычаг для включения задней передачи, и путать заднюю с первой нубам теперь намного сложнее, [чем в семействе самар](#). Хотя [отдельных личностей](#) и это не останавливает [\[5\]](#) Алсо, достаточно резво ведет себя на трассе, с шестнадцатиклапанным движком легко уделывает Логаны, Фокусы и другие инопомойки. При столкновении с препятствием машина имеет обыкновение загораться, устраивая для экипажа машины настоящий Адъ. Десятка, а также хэтчбек ВАЗ-2112 (Двенашка, Двенарик) весьма популярна у сракеров. Особенно фапают на трехдверную версию двенаря — 21123. КупЭ, ёба!

Путем распиливания на стапеле по средним стойкам и ввариванием 15 см железной полосы получалась «Лада Премьер». Ввиду лютой, бешеной коррозии и говенного качества металла имела свойство разваливаться по сварному шву через пару лет эксплуатации. Но вид был крутой — представительский вариант беременной антилопы.

Дачники же уселись за руль первого отечественного переднеприводного универсала «ВАЗ-2111». Одна из любимых машин неУдачников до недавнего времени, в последнее время [садоводы](#) пересели на [Логаны](#) и прочие евродрова, а также на Приору-универсал.

В настоящий момент переехала в независимую и выпускается под маркой «Богдан». Замечено три изменения: другие шильдики, новая приборная панель, дебильный [«тюненховый»](#) бампер. Качество сборки стало ещё хуже (невозможное возможно — полное ощущение, что новой машине лет десять и уже пора бы в утиль).

21106

Следует упомянуть единственную толковую модель АвтоТАЗа. Мелкосерийно выпускалась с конца 1997 по 2004 год, после чего собиралась штучно и отправлялась в [органы различной степени внутренности](#) .

Выделялась из общего унылого модельного ряда приятной внешностью и возможностью дать прикурить многим нетурбовым иномаркам.

Двухлитровый опелевский мотор с опелевской же коробкой передач в сочетании с легким тазом позволял разменивать первую сотню примерно за 8 секунд, а собранная на подрамнике передняя подвеска вместе с расширенной колеей позволяла входить в поворот на недостижимой для обычного тазика скорости. Однако была и куча минусов, которые всплывали в процессе эксплуатации. Во-первых — драконовская цена в 2 новых люксовых обычных десятки, во-вторых — куча запчастей, сделанных именно под эту модель, соответственно не подходящих ни от Опеля, ни от ВАЗа.

Поэтому первые владельцы, «отжав» из сабжа все соки сливали его на вторичный рынок, а последующие владельцы ловили лулзы в поиске и заказе деталей с фирмы-производителя. В 2009 году фирма благополучно подохла, оставив счастливых владельцев наедине с риторическим вопросом: где взять внешние гранаты и тросик сцепления. Существует небольшой (около 40 человек) клуб владельцев этой модели. Ввиду малочисленности и проблем в обслуживании, в клубе царит дружеская атмосфера, многие помогают друг-другу в поиске и отправке деталей. К сожалению, информация «размазана» по многим темам, а FAQ отсутствует. Такие дела.



Поди пойми по внешнему виду, что это не простая десятка

Приора

«Чем выше горы, тем ниже Приоры.
Чем ближе кавказ, тем белее ТАЗ.
Приора — хапни горя! »

— Благодарные пользователи

«Тут многие спрашивали: "Почему Приора". Могу в кратце рассказать. Просто сядь в неё и почувствуй. Твоя жизнь сложилась. Вообще автомобиль для настоящих пацанов! »

— Автоач

Пидора — (офиц. *LADA Priora*) — модернизированная/рестайлинговая версия «десятки», с заимствованиями дизайна Opel Astra начала 2000х. Индексы: 2170 — седан, 2171 — универсал, 2172 — хэтчбек. Внутри индекса 2172, то есть хэтчбека, тихо скрывается одна из самых ч0тких и пацанских моделей завода на сегодняшний день — купе, являясь при этом трехдверным хэтчбеком с характерной горбатой жопой. Седан и хэтч вскоре стали люто, бешенно популярны у братьев с Кавказа, и до сих пор, несмотря на завышенную цену, Приоры там берут пачками. И [прохачивают](#) — выглядит так, словно целое стадо баранов перевозят. Занижают, как правило, по толщине [Айфона](#), применяя его как юстировочный шуп. Им же проверяют свою пррррр-пр-пр-пр акустику в своих уже заниженных пррррр-пр-пр-пр приорах: чем быстрее упадёт с крышки багажника на землю — тем круче. Разобьётся — не беда: или папа новый купит, или [кредит](#) взять можно, пусть и за саму говновозку ещё десять лет расплачиваться.



TAZ-2170
PRIORA

TAZ-2170 PRIORA

В частности из модернизаций:

- изменилась форма крыльев, капота и багажника;
- новая светотехника, в которую владельцы непременно вставляют слепящий ксенон;
- новый салон;
- новое, уже не гремучее торпедо, но задняя полка у хэтчбека всё такая же погремущка;
- новые 14-дюймовые диски взамен 13-дюймовых у десятки;
- относительно модернизированный двигатель с облегченной буржуйской ШПГ. По паспорту — 98 л.с.;
- при обрыве ремня ГРМ на 16-клапанном двигателе (21126) опять-таки клапаны встречаются с поршнями, причем на предыдущем двигателе (21124) этот баг был пофиксен. Но в отличие от старого восьмерошного мотора 1.3 и от первого 1.5-литрового 16-клапанника, где просто гнуло клапана, на новом приоромоторе обрыв ремня приводит к тотальному разрушению всей ШПГ; Все это [какбэ намекает](#), что [эффективные менеджеры](#) от ТАЗа, наконец-то начали перенимать [передовые методы производства копроизделий](#), просто, как всегда, отстали от мирового тренда на 10-20 лет. Школата, рассекающая на Приорах после ржавых тазов дремучих годов, еще не нюхавшая выхлопа новых [теплых ламповых](#) иномарок, соответственно, о новых [технологиях](#) мирового автопрома еще не подозревает.
- новый щиток этого самого двигателя с надписью «LADA»;
- электроусилитель руля;
- полноценный климат-контроль в топовых версиях;
- АБСы и подушки. Впервые подушка безопасности водителя даже в базе;
- двухдиновая магнитола в комплектации «Супер-люкс» и «Супер-норма»;



[Прохаченный](#)
в [09 регионе](#)
TAZ 2170
PRIORA

[Прохаченный](#) в [09 регионе](#)
TAZ 2170
PRIORA

- новые варианты комплектаций.

Также появились и следующие нововведения:

- подочечник, в который помещаются не все очки;
- подстаканник, рассчитанный на жестяную банку емкостью 0.33л, ну или пластиковую поллитровую бутылку минералки. Специально для [26 региона](#), вай-вай-вай! Также влезает средняя кола из [мандака](#);
- как и Калина, снабжена передними опорными подшипниками в пластиковой обойме.
- пытались запилить АКПП, но не вышло, вместо этого в 2014 году Приора получила новую вундервафлю — Роботизированную коробку, этакая помесь тазовской коробки с механизмами марки ZF. С каким успехом все это будет работать — покажет время.

ВНЕЗАПНО в 2013 Приора прошла [рестайлинг](#). Чуть подрихтовали бампер и поставили новую торпеду. На конвейере будет жить аж до 2018 года. Нахуя? Ведь осенью 2015 года наконец-то вместо этого тесного и убогого гроба на колёсах, уходящего корнями в далёкие восьмидесятые, а по началу разработки и в семидесятые, наконец-то слетит с гнезда Лада Веста... как всегда имеющая относительно немало общего с предшественником, но впечатление «накачанной силиконом древней старухи после пластической операции» не производящая. Эх, [тожеж сажать будут ёпты, зуб даю!](#)

Lada Kalina

Подробнее — см. [соответствующую статью](#).

Lada Granta



BA3-2190, она же Lada Granata. Не хватает только ВВП за рулём.

BA3-2190, она же Lada Granata. Не хватает только ВВП за рулём.



А спереди — почти как Volkswagen!

А спереди — почти как Volkswagen!

Относительно новый пепелац, призванный прийти на замену вёдрам 2105/2107/Samara с 2011 года. Индекс девайса — 2190. Суть — новый «бюджетный», но уже не очень-то дешёвый автомобиль на базе Lada Kalina. По эскизам оно, явный копипиздинг задней части от [Renault Symbol II](#). И еще на украинский народный автомобиль [Ланос](#) похоже, ага. И кроме того, прудееб гарантирует, что Гранта очень сильно смахивает на Toyota Platz, даже чуть сильнее, чем на два вышеупомянутых ведра. В качестве презентации Автовею опубликовало фото Фекалина с парой сотен килограмм пластилина на морде и корме, из которого предельно ясно, что это авто — суть Фекалина.

В процессе разработки Автоваз затеял некислую промо-акцию, дабы народ предложил свои варианты названий для новой колесницы. Из 169 тысяч имен 36 429 оказались оригинальными, [ну ты понел. И вот, победителем конкурса стал](#) некто Павел Захаров, которому за такую идею подарили юбилейный 26-миллионный таз, случайно оказавшийся белоснежной Калиной. Вариант, который он предложил — **Granta**. Прочувствуйте элегантность! На фоне этого *Калина* и *Приора* — прямо-таки эталон благозвучия.

Во время презентации новой модели, даже несмотря на присутствие такого мощного мотиватора как [ВВП](#), пиар-менеджеры, по давней привычке, жиденько обосрались: у чуда отечественного автопрома не захотел открываться багажник, а двигатель запустился только с пятого раза. Впрочем, багажник все-таки удалось открыть [старым добрым способом](#) (шутка), а неспособность мототелеги завести объяснили хитрой электронной педалью газа — [нанотехнологии](#), хуле. ВВП же, как обычно, сделал невозмутимо-веселый вид и похвалил вазовских сумрачных гениев за то, что в свежевысранное корыто влезает аж 2 мешка картошки. Что примечательно, перед приездом ВВП служба безопасности президента несколько раз осмотрела

машину на наличие подношений от террористов. Машину несколько раз заводили и смотрели, не взрывается ли она от бомбы под капотом. После багажник был закрыт на ключ, ключи отобраны у ответственных за презентацию машины людей, а сами люди были выставлены за ворота, дабы не мешать Царю. Приехавший же Царь прямо с ворот побежал совать ключ от замка зажигания в личинку багажника, ибо [иномарки](#) открываются и заводятся одним и тем же ключом, так же, впрочем, как Калины и Приоры.

Сами автовазовцы утверждают, что Гранта — первая машина ВАЗа, которая с идеи до реализации находилась в работе меньше двух лет — со всеми вытекающими. Калина и Приора шли до конвейера почти 10 лет, а машины устаревают гораздо быстрее морально, чем физически. Отсюда и растут ноги, например, у «биодизайна» Калины, вышедшего из моды еще в 90-е. В августе-сентябре 2011 была произведена пробная установочная партия машин, в результате чего в комплектацию «Нищерброд» добавили-таки подушку водителя, изменили задние фонари и несколько модифицировали торпеду со стороны пассажира, подняв и без того немалую цену на 10к рублей. В пул поставщиков впервые вошли поставщики концерна Renault-Nissan по наиболее проблемным позициям (вентиляция, обогрев, сидения, выхлопная система, головной свет и т. д.). [ИЧСХ](#), топовые версии («Люкс» и его опции) начали выпускать только к концу 2012 года, пофиксив баглист от менее дорогих

https://www.youtube.com/v=QUM_zji8KAI
Гранта глазами Перисхилтона



Те самые два мешка картошки



Без косяков, по традиции, не обходится.

комплектаций. Из самых вкусных опций «Люкса»: [климат-контроль](#), [АКПП](#), [датчик дождя](#), [2DIN магнитола](#), а также бессмысленный и беспощадный изыди-[ГЛОНАСС-навигатор](#). «Рекомендованная» (а значит, встречающаяся чуть более, чем нигде) цена самой дешевой Гранты с АКПП — 385 000 рублей, а цена комплектации «Люкс» со всеми ништяками и наворотами — 430 000 рублей, тогда как тот же [Logan](#) в подобной комплектации стоит уже несколько дороже для кошелька нищеврода. Существуют еще и недорогие во всех отношениях [конкуренты из Поднебесной](#), но престижность китайомобилей среди [целевой аудитории](#) отрицательная в отличие от нулевой у Гранты, чем выгодно отличается от «убогих китайцев с кузовом из фольги» ©.

Впрочем, после того как машины первой товарной «предзаказной» партии проехали кто 3000, кто 5000 километров, все встало на круги своя. Почти все основные ведущие к бугурту косяки Калины (прежде всего по двигателю, КПП и сцеплению) были заботливо перенесены и на Гранту. В качестве бонуса были добавлены и новые — лютые скрипы на морозе «откуда-то между лобовым и/или задним стеклом и началом обшивки потолка», которые у некоторых вылились в потрескавшиеся стекла. Из-за хреновых трасс проводов оные то там, то сям попадают на острые кромки и могут неиллюзорно перетираться, вызывая замыкания и разнообразные глюки. Из-за плохого уплотнения жгутов и неграмотного расположения блока управления двигателем, в холодное время года в сам блок через негерметичные разъемы просачиваются химикалии, которые ВНЕЗАПНО разъедают нежную печатную плату, превращая машину в недвижимость. Также стоит взглянуть на ресурсный тест этого ведра, и понять, что гниёт она в разы хлеще Нексии и уже упомянутого Амулета: [\[6\]](#). Так что, вкупе с повышением цены на 60+ тысяч уже за первый год производства, целесообразность такой покупки стала уже не столь очевидной. За аналогичные или немногим большие деньги можно было купить и проверенный катафалк [2114](#), и многострадальную [Калину](#), и [Приору](#) в комплектации «стандарт», и новенький дрындует китайского и [не очень](#) производства, и [б/у иномарку](#) в возрасте 2-3 лет, которые не имеют всех тех классических вазовских прелестей сырой конструкции. Хотя бы понятно, как их чинить и как приводить в кошерное состояние.

Однако, даже спустя полтора года едва ли не все столь [любовно](#) наклёпанные ведра пришлось отозвать в рамках целых трёх [отзывных кампаний](#). Причины — сплошные пустяки, как то: истирание топливной трубки об углы кузова с шансом последующего превращения автомобиля в фейрверк, отказ блока управления подушками безопасности или же отказ тормозов по причине вытекания тормозной жидкости из истирающихся тормозных трубок и блока ABS. Так что лично [тебе](#) следует хорошенько подумать, стоит ли отдавать свою жизнь на попечение очередного «народного автомобиля» за авторством вазовских инженеров.

По данным «Известий» [себестоимость этого мусора составляет всего 55.000 рублей](#). В то время как наценка на нормальные автомобили составляет 3-30%, на изделия [Автотаза](#) она минимум 300%. Сам Автотаз разумеется [опровергает](#). И не напрасно — на начало 2016 года средняя себестоимость (BOM, bill of materials) Гранты составляет [211 000 деревянных](#).

Lada Largus

Основная статья: [Renault Logan](#)

К середине февраля 2012 года стало известно, что Автоваз планирует запустить в серию очередную повозку: на этот раз универсал, дабы можно было наконец снять с производства «четверку» и не отмечать юбилей ее тридцатилетнего нахождения на конвейере. Так как полимеры на заводе просираются все быстрее и быстрее, на этот раз мощи автогиганта не хватило даже на то, чтобы произвести простенький рестайлинг и выдрать из машины все что можно для снижения себестоимости, как это было с Грантой-Калиной. Вместо этого [топ-менеджмент](#) предпочел залезть в карман своего партнера и крупнейшего акционера Renault-Nissan, взять их известное в широких кругах поделие Dacia [Logan](#) MCV, выпилить логотип на капоте и запилить шильдики «Lada Largus» сзади. Особенно доставляет тот факт, что на [сайте](#) сего автомобиля в списке доступных языков нет даже английского, что намекает на ЦА повозки в виде цыган, [Югославий](#) и прочих [прибалтов](#). Машина, запущенная ушлыми румынами в производство в далеком 2006 году, была перезапущена в 2012 на Автовазе как флагман общей [модернизации](#) и [инноваций](#). Да, бывает и такое.

Кроме того, в день пуска модели в серию в городе [совершенно случайно](#) оказался [Он](#), не менее [случайно заглянул на завод](#), и поставил подпись на капоте первого экземпляра. Судя по частоте применения Солнцеликого в своих рекламных кампаниях, его визит, по-видимому, стал для завода совершенно обязательной процедурой для начала производства, наравне с оборудованной линией конвейера или налаженным выпуском запчастей, и без него запуск новой модели в серию невозможен просто физически.

Lada Vesta и X-Ray

Уже в марте того же 2012 на Женевском автосалоне показали новый концепт X-Ray, являвшимся очередной итерацией приснопамятной Lada C. Внешне же эти абсолютно новые корыта похожи на эти ваши [Фокусы](#), [Солярисы](#), [Кии Рио](#) и прочее подобное (надо признать, что АВТОВАЗ совершенно легально скопипиздил дизайн, для чего был даже выписан



Lada Largus и...

Lada Largus и...



...Dacia Logan MCV.

Найдите десять отличий.

...Dacia Logan MCV. Найдите десять отличий.

Стив Маттин, дизайнер некоторых моделей Мерседеса и линейки легковушек Вольво, но добавил по бокам вмятины (идея того же Стиви), чтобы не были похожи, (погуглите фотки задниц форда мондео и киа рио 2013 года, тут все сразу станет на свои места). На крышке багажника Весты, чуть выше номера, можно увидеть огромные буквы L A D A, идея которых явно была перенята у Volvo.

Улучшения:

- Звучит банально, но дизайн. Как ни относиться к "стилю Хэ", но на фоне креатиффчиков вроде Самар, Калины и Гранты, машина хотя бы не вызывает фейспалм, и вполне неплохо смотрится. Это учитывая, что и "партнёры по концерну" дизайном своих поделий не очень славятся.
- Новый «богатый» салон икс-рея и Весты уже не из девяностых, почти не отличается, тот же жёсткий пластик, как и у остальных машин того же плана. В богатых комплектациях можно даже заказать обшивку алькантарой. Это вам, конечно, не кожа, но и не дерьмонтин, и тем паче - не ублюдочная тазовская рогожка.
- двигло тоже новое: в максималке доступно целых 122 коня, которые немного любят масло, хотя многое опять же взято у Рено-Ниссана, рулевое — у Мегана, например, радиатор — от Логана/Дастера. Увы и ах, динамика не особо улучшилась (186 в максималке и сотка за 12 секунд против 182 и 11 у старого движка 1.6 - это как-то не очень), а вот аппетит к бензину возрос.
- безопасность — невероятно, но факт, даже боковые и передние для задних паксов есть, правда, стоит это отнюдь не дёшево, но сам факт наличия говорит о многом. А тест, проведённый одним журналом (см. чуть ниже), только доказывает это.
- Оцинкованный металл! Да да наружные панели кузова оцинкованы, веста и иксрей прошел испытания в соленой (солевой) камере и у весты пострадала только крыша, наконец-то тазам не нужно варить днище раз в пару лет.
- Управляемость - неожиданный, но от этого ещё более массивный вин. В этот раз ренониссановцы настроили шасси действительно хорошо. Рулится Веста куда приятнее, чем многие конкуренты по классу, и лучше абсолютно любого российского ведра до неё. ЧСХ, подвеска осталась простой и ремонтпригодной - мелочь, а приятно.



Vesta

Vesta



Рентген (X-Ray)

Рентген (X-Ray)



Традиция

Без багов, как известно, не обошлось:

- новая приборка, казалось бы, надо радоваться, но как всегда... через жопу, из-за глубоких колодцев спидака — руль мешает лицезреть все то, что ниже.
- барабанные тормоза за эту цену. Это ультра-фейл (хотя после кризиса барабаны стали ставить и на популярных ведрах типа В нового соляриса\рио\поло\рапида, но истерить на тему "нет дисков, бла-бла-бла" очень популярно). Пофиксено в 2017 году сначала на Кроссе, а потом и на остальных машинах с двиглом 1.8 - спустя 47, сука, лет, ТАЗ начал выпускать машину, на которой нет барабанов.
- двигло под капотом загаживается грязью — сэкономили на нормальном уплотнителе, однако ставят утеплитель и защиту картера уже с завода.
- опущенный подлокотник водятла с правой стороны мешает пристегиваться, ибо прищелка от ремня врезана прямо в кресло.
- на скорости более 10 км/ч центральный замок должен блокироваться, но почему-то работает через раз.
- подогрев сидений жарит жопу, как в котле ацкого сотоны, причём даже летом. Хотя как владелец иксрей, уверяю это говнево, подогрев слишком мягкий, лишь слегка теплеет.
- конская цена — нет, реально, голая веста в комплектации classic стоит 526 тыщ рублей, за эту же цену можно взять какой-нибудь буржуйский аппарат или [прульный лакшери](#). В своё время, Волга Сайбер не взлетела из-за того, что не потянула конкуренцию с иномарками по цене. Впрочем, ныне ситуация иная (опции же!), и, несмотря на кажущуюся дикой цену, Веста и Иксрей всё равно дешевле практически всех собратьев по классу, в том числе популярных Kia Rio и Hyundai Solaris где-то на 100 тысяч в базовых комплектациях. Ниже Весты и Рентгенаа (кроме остальных тазиков, естественно) стоят только [китайцы](#) и [узбеки \(Ravon\)](#).
- внутреннее освещение, как обычно, где-то в жопе негра, ибо водитель спереди может испугаться резкого света сзади.
- ну и, естественно, автоматоводы сосут хуйцы, ибо вместо православного Jatco, устанавливавшегося на Калины и Гранты, Весту и Иксрей укомплектовали дебильным тупым роботом, [динамика](#) которого заставляет делать фейспалм любого обладателя даже машины с древней четырехступкой. Ну, хоть механика неплохая — потому что французская, да и отечественная, которую устанавливают с 2016 года, уже не издаёт характерных звуков. Так что, тазоводы, "расстаться с мешалкой" вам предстоит ещё нескоро, [кекеке](#)! Однако, не стоит грустить, уже в 2020 обещают вариатор для 1.6. Для гурманов, с конца 2018, на 1.8л моторы, в ход пошел допиленный "робот v2.0" он получил ползучий режим, более быстрое и мягкое переключение передач, избавился от рывков и клевков, особенно при переключении с 1 на 2. Завод пошаманил (спёр у тюнеров дамп) с прошивкой, пофиксил детские болезни... и теперь авто выпуска 2016 и 2019 с роботом и 1.8л ощущаются как совершенно разные машины.

После выхода (хотя в некоторых сми началось аж ещё за год до выхода) пошла мощнейшая PR-компания по восхвалению весты весточки. Ну как же, наше родное, посконно исконное, наконец то вроде приблизились к

корейцам низшего ценового сегмента. К слову, в сравнениях Весты с другими конкурентами, все журналисты предпочитали не замечать в упор тот же китайский автопром который при примерно таком же качестве и чуть меньшей цене существует минимум с 2012 года. Ну ты понел. В остальном оба автомобиля породили весьма оживленные дискуссии, запомнившиеся разве что слесарями-автомеханиками, утверждавшими на полном серьезе, что, дескать выштамповки эти нужны, дабы скрыть экономию на металле — слишком тонко. Но АвтоРевю провела тест и, ВНЕЗАПНО, наша Лада оказалась лучше нежели Форд Фокус и Солярис (до Рио все же слегка не дотянула), что вполне оправдывает цену.

Таким образом, по прошествии нескольких лет после выпуска Весты и Икс-Рея, можно сделать вывод, что, судя по наметившейся тенденции, АвтоВАЗ решил отойти от производства малопригодного, но дешёвого говна, и взял курс на производство обычных жоповозок В-класса, то бишь Рио, Соплярисов, ПолуСеданов и прочих кредитоташнот. Но, хотя ситуация со сборкой стала за последние несколько лет заметно лучше, [добрые традиции качества запчастей](#) нет-нет да дадут о себе знать, так что всё это может закончиться для АвтоВАЗа плохо. Впрочем, те же [Logan](#) и [Almera](#) уже давно собирают в Тольятти, и отзывы об их качестве довольно-таки неплохи. А учитывая, что Иксрей построен на этой же платформе, а стоит на 100-150 тысяч деревянных дешевле кровного Сандеро, неудивительно, что отзывы на новые машины оказались не столь критичны, а продажи не так плохи, как многие ожидали.

Вскоре после выпуска седана, на Московском автосалоне был представлен и универсал ажно в двух вариациях - "обычной" и "вседорожной" (SW Cross). И, если обычный сарай мало чем отличается по характеристикам от седана, то вот о "кроссе" следует упомянуть отдельно. Сей пепелац представляет собой "люксовую" версию стандартного универсала, но с усиленной подвеской, клиренсом ажно 203 мм (на минуточку, почти что уровень [Дастера](#) и больше, чем у многих говнопаркетников!), максимальной напичканностью салона свистелками и перделками, дисковыми (о, чудо!) тормозами по кругу и, наконец, обвесами, придающими машине вид "типа кроссовера". [Ведущие автоСМИ](#) начали захлёбываться слюной в процессе [фапа](#) на очередное творение рашн автопрома, но, что удивительно: несмотря на отсутствие нормального мотора и человеческого автомата, конскую цену и [стандартные странности производителя](#), народ машину оценил весьма позитивно - в начале 2018 года Веста ухитрилась [вырваться во всероссийские лидеры продаж](#), и нехилая их доля пришлась именно на универсал - традиционно непопулярный в этой стране кузов. Свидетельствует ли этот факт о том, что АвтоВАЗ таки наконец выдал годноту - покажет время.

Примечания

- [↑] Алсо, была партия эмблем с надписью «ТОЛЬРТТИ» (именно так, с R вместо Я), но она была быстро растаскана заводчанами на сувениры.
- [↑] сей ФИАТ похож на Самару чуть более, чем нихуя, что подтверждает некомпетентность автора сей статьи