

Русская «классика»: начало

Петр Баратов

Одни ласково называют ее «единичкой», другие — «копейкой», и нет в России ни одного автомобилиста и ни одного пешехода, который не отличил бы ВАЗ-2101 от любой другой машины.

За годы своего существования «копейка» проделала путь от народного автомобиля до культового. Будь то укатанная бесчисленными хозяевами рабочая лошадка или заботливо сохраненный чьими-то умелыми руками верный товарищ и друг — первый «жигуленок» до сих пор прочно держится за реальность. Не говоря уже о его наследниках по так называемому «классическому» семейству автомобилей ВАЗ, продержавшихся на конвейере до 2012 года и явно не собирающихся сдавать свое место в потоке.

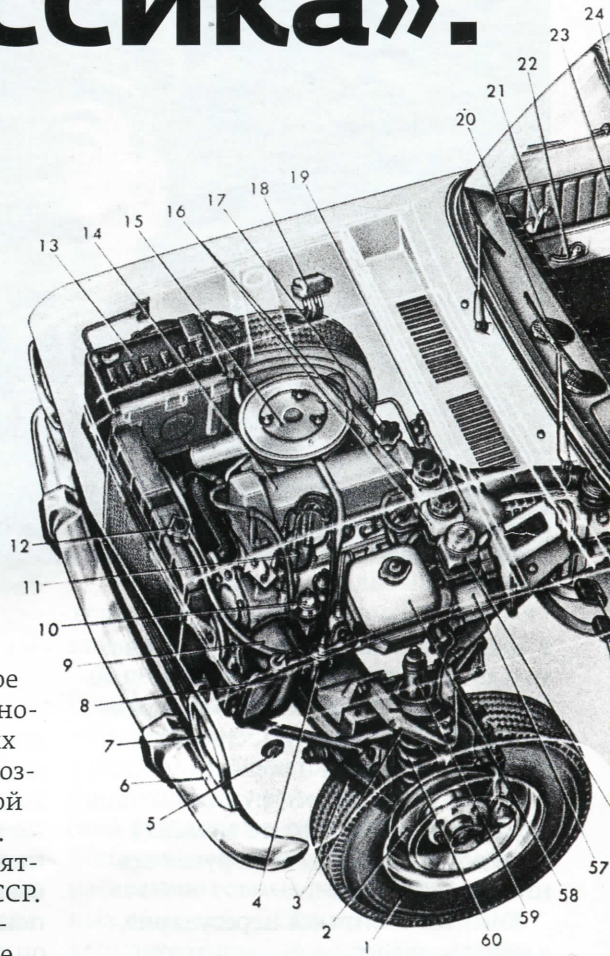
Небольшой, неприхотливый заднеприводный автомобиль, заслуживший в XX веке множество наград,

важнейшая из которых — народное признание, стал результатом удачного сочетания внешнеполитических маневров с трезвым взглядом на возможности и перспективы советской автомобильной промышленности.

А началась эта история с невероятных приключений итальянца в СССР. Уроженец Турина «Фиат-124» впервые увидел свет в 1964 году в форме прототипа, созданного на замену предыдущей модели — «Фиат-1300», во внешности которой даже самый неискушенный взгляд заметит множество деталей, сформировавших с годами внешний вид ВАЗ-2101. Однако задумывалась машина как совершенно новая, и ведущий инженер проекта Оскар Монтабоне создавал

ее дизайн с чистого листа. Получившийся автомобиль был «средним семейным» по европейской классификации (и «малым» по советской) седаном классической компоновки (задний привод, передний мотор). Двигатели варьировались от наиболее распространенного, объемом 1,2 литра, до двухкарбюраторного 1,8 — своего рода «священного Грааля» для нынешних коллекционеров.

124-я модель доросла до серийного производства к 1966 году и впервые была продемонстрирована публике на автосалоне в Турине весьма оригинальным способом — машину сбросили на демонстрационную площадку на парашюте. В том же году «Фиат-124» побывал на парижской автомобильной выставке, где вызвал



Fiat 124. 1967 год



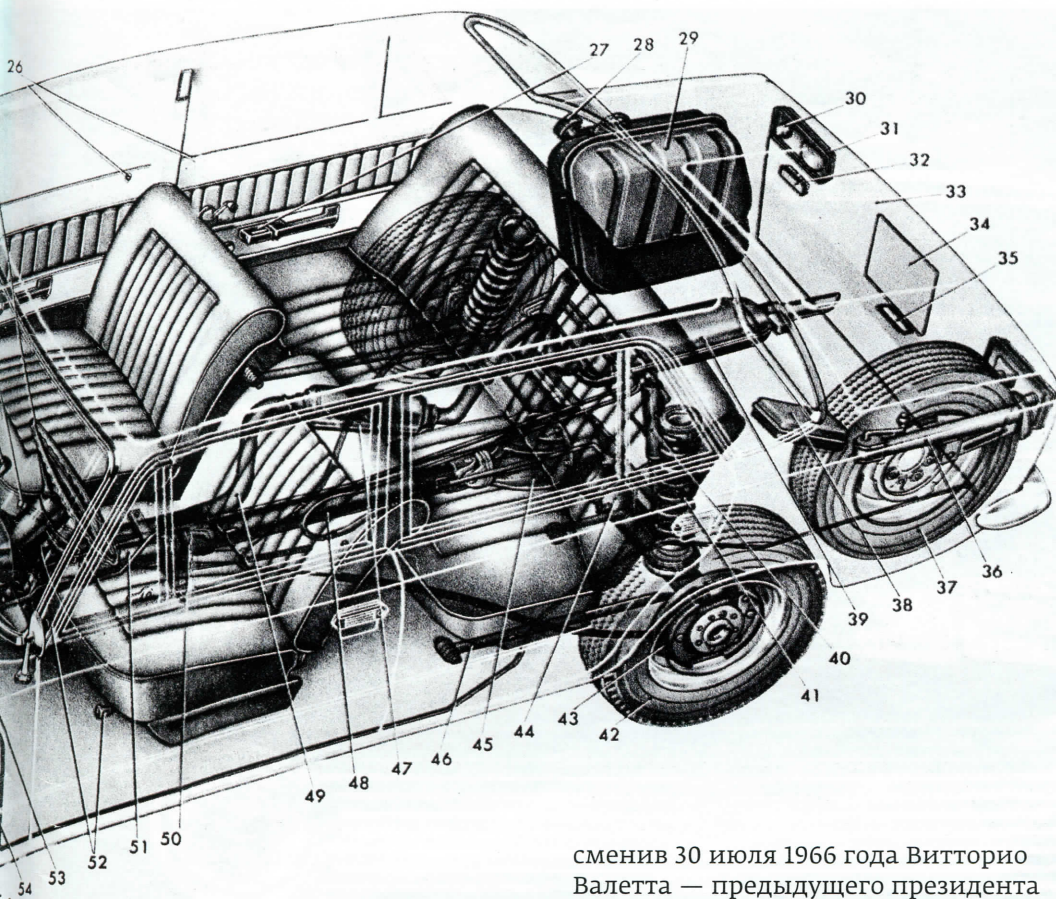


Схема легкового автомобиля «Жигули». Волжский автомобильный завод. 1970 год

всеобщее одобрение. Но не менее значимые для этой машины события произошли летом 1966 года в СССР — 20 июля было принято постановление о строительстве автомобильного завода в Тольятти (бывший Ставрополь Куйбышевской области) — городе, получившем в 1964 году свое имя в честь лидера итальянской компартии. ЦК КПСС и Советское правительство поручили проект завода полного цикла концерну FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino — Итальянский автомобильный завод в Турине). Между тогдашним главой концерна Джованни Аньелли-младшим и министром автомобильной промышленности СССР Александром Тарасовым 15 августа 1966 года был подписан контракт.

Примечательно, что на этот момент Аньелли, внук основателя «ФИАТ» Джованни Аньелли, занимал свой пост всего две недели,

сменив 30 июля 1966 года Витторио Валетта — предыдущего президента концерна. Производство в Турине перешло в руки семьи Аньелли, и им как нельзя кстати подвернулась возможность громко заявить о себе — благо перспективная машина для этой цели была уже готова.

Когда в августе 1966-го «Фиат-124» впервые выпустили на советские проселочные дороги, стало ясно,

что от итальянских реалий машину надо стремительно отучать в пользу гораздо более жестких условий отечественного бездорожья. Начался процесс тщательной доработки автомобиля — руководил процессом главный конструктор завода Владимир Соловьев, а машина находилась в руках передовой команды отечественных конструкторов, работавших совместно с итальянскими инженерами.

Последние также были предельно заинтересованы в успехе доработки, воочию убедившись в том, что оригинальная версия 124-й при жесткой эксплуатации в суровых природных условиях попросту не может выжить. Серьезным изменениям подвергся двигатель — в итоге получился агрегат, беспрецедентный для легкового автомобиля в СССР как по эффективности, так и по живучести. Тормоза и подвеска были заменены, чтобы лучше работать в условиях затрудненной проходимости, машину «приподняли», дабы обеспечить дорожный просвет, совместимый с российскими дорогами. Кузов был значительно усилен по сравнению с довольно хрупким и уязвимым кузовом «итальянца».

Помимо критических доработок конструкции, в версии для СССР было изменено множество деталей интерьера и экстерьера. К примеру, дверные ручки «Фиата» могли вспороть неудачливого пешехода не хуже, чем олень на капоте 21-й Волги, по-

Зарубежные родственники

Примечательна экспортная история «единички»: машину поставляли в социалистические страны под маркировкой «Лада-1200», но встретить ее можно и в Великобритании (в виде праворульных VA3-21012 и VA3-21014), и в странах Африки (был предусмотрен пакет для жаркого климата), и в менее очевидных местах — вплоть до Австралии. На Кубе первую модель и по сей день любят не меньше, чем на исторической родине, и с присущей кубинцам смекалкой делают на ее базе пикапы, кабриолеты и городские такси повышенной вместимости. Также существует несколько версий того, почему на экспортных моделях не было шильдика «Жигули»: забавляла созвучность с арабским словом «джигуль», что означает «вор», и с французским «жиголо», что в переводе не нуждается.



этому они были заменены на более безопасные, утопленные в дверь.

Наконец, когда общее количество изменений, внесенных в оригинальную конструкцию «Фиат-124», превысило восемь сотен и у советских испытателей не осталось к ней нареканий, модели был присвоен индекс R, что расшифровывалось как Russo. Получившийся «Фиат-124R» был одобрен в качестве прототипа для массовой модели ВАЗ-2101, первый экземпляр которой 19 апреля 1970 года свел с конвейера Волжского завода итальянский шеф-инструктор Бенито Гуидо Савоини. В августе 1970-го, спустя четыре года после

Посетители международной выставки «Химия-70» рассматривают советский автомобиль «Жигули». 1970 год

начала испытаний, «единичка» уже массово сходила с конвейера под названием «Жигули» в кузове «седан», а также «универсал» под индексом 2102.

Конечно, очень жаль, что вслед за скромными четырех- и пятидверными моделями в СССР не пришел ни яркий, интересный родстер «Фиат-124 Купе», ни люксовая 125-я модель, которая прекрасно смотрится даже по современным меркам. Но это

вполне можно понять как с позиции советской идеологии, так и исходя из банальной проблемы климата страны, где не очень-то удобно ездить с открытым верхом, особенно в феврале.

Первые ВАЗы в эпоху своего расцвета выглядели вполне современно, обладая ключевыми чертами и характеристиками своих европейских современников, как в плане дизайна, так и по ходовым качествам. Конечно, вскоре европейские конструкторы обратились к переднеприводной схеме, направив сегмент «народного авто» в иное русло, но это уже отдельная история. Важно, что на своем поле ВАЗ-2101 со товарищи

по многим показателям превосходили 408-й «Москвич» — носителя родословной неубиваемого «Опель-Кадета», растерявшего, увы, многие качества оригинала в руках АЗЛК. При этом «Жигули» не утруждали ни своего производителя, ни своих будущих владельцев замысловатыми технологическими инновациями, полагаясь вместо этого на привычную классическую схему, на которой уже выросло не одно поколение автомобилей. Они выполняли главную задачу своей автомобильной породы — быть небольшой, простой, надежной и, главное, реальной повседневной машиной. Ниша, которая предельно востребована в автомобильной промышленности и по сей день, а в начале 70-х для автомобильного мира СССР это был и вовсе поток свежего воздуха.

Параллельно с запуском ВАЗ-2101 продолжалась история «Фиат-124» — он тоже отправился покорять иностранные рынки. Предприимчивый и трудолюбивый Джованни Аньелли заключил еще несколько контрактов на производство автомобиля вне Италии и поставил свою подпись на целый ряд лицензий. Так, в 1968 году на испанских дорогах появился «Сеат-124», настолько полюбившийся местным автомобилистам, что его производство продолжалось до 1980 года и почти достигло показателя в миллион экземпляров. В Болгарии 124-е продавались в конце 60-х под названием «Пирин-Фиат» по так называемой полноразборной схеме, когда в страну поставляются наборы для сборки готовых автомобилей, что позволяет избежать и излишних ввозных пошлин и хлопот со строительством завода полного цикла.

В Турции «итальянец» превратился в «Мурат-124», получил народное прозвище «воробей» и пробыл на конвейере до 1994 (!) года, параллельно со своим преемником «Мурат-131». В 1970 году 124-й пришел в Южную Корею и обзавелся приставкой «КИА», а еще позже, в 1985-м, до-

брался до Индии в несколько модернизированном виде под маркой «Премьер-118 HE». В итоге ареал многочисленных отпрысков 124-го «Фиата» распространился на большую часть мира моторов 60–70-х годов, и по сей день велика вероятность увидеть знакомые очертания — как на Западе, так и на Востоке.

«Жигули» выполняли главную задачу своей автомобильной породы

Что касается современной России, то здесь, как уже было сказано в начале, вазовская «классика» первого поколения в наши дни — не только доступное средство передвижения, но и центр формирования разветвленной автомобильной культуры. Она занимает важное место в жизни серьезных коллекционеров — охотников за ранними и редкими экземплярами «жигулей» (как роторный ВАЗ-21019 или «праворукий» ВАЗ-21012), профессиональных пилотов, использующих сильные стороны «классики» в ралли и специ-

ализированных гоночных сериях, да и просто автомобильных энтузиастов, которые нашли в этих машинах что-то свое.

Этим летом оригинальной «копейке» исполнится 43, а самому «молодому» из серии 2101 — ВАЗ-21013 (снят с производства в 1988-м) сейчас 24 года. Не совсем круглые даты, да

и для звания «олдтаймер» возраст еще не тот. Но давайте на мгновение задумаемся, сколько всего успело произойти за это время, скольким событиям эта

машина стала свидетелем, не пылясь в гараже или на спецстоянке, а год за годом упорно выполняя свою работу бок о бок с простыми гражданами СССР, а после — и России. Она видела, как свободное дорожное движение в городах постепенно сменяется многокилометровыми пробками, а названия улиц поспешно заменяются, чтобы стереть память о стране, которая когда-то с таким теплом ее приняла. Наконец, она сохраняла достоинство, даже когда из потока стремительно стали исчезать ее соотечественники, уступившие место иномаркам.

Таким взглядом на историю может похвастаться только одна категория автомобилей: которые принято называть «народными» — не потому, что так задумали давно ушедшие политики, просто — по заслугам. ■

Модель автомобиля «Жигули» ВАЗ-2101

