



РУССКАЯ СЕНСАЦИЯ

Легенда автостроения – о вазовском внедорожнике LADA NIVA обычно говорят лишь в превосходной степени. Так результатом чего стало рождение легенды? С этого вопроса и началась встреча с ведущим конструктором «Нивы» Петром ПРУСОВЫМ

Петр Михайлович, имело ли место при создании «Нивы», как говорится, божье озарение, или вы работали строго по плану?

Любое озарение у нас начинается с обычного планового задания. В 1971 году в СССР было решено приступить к работе над легковым автомобилем для села. В советском плановом хозяйстве существовал так называемый «Типаж автомобилей». В него включались модели, на выпуске которых концентрировались усилия в тот или иной период. Внедорожник был записан в этот

перечень. Причем за определенным заводом – АЗЛК.

Но ВАЗ не мог остаться в стороне. Хотя и было много сомнений в том, можно ли сделать этот автомобиль на технологии и узлах нашего завода. Тогда существовал определенный стереотип для внедорожника. Он сводился к большому низкооборотному двигателю, раме, неразрезным мостам и подвеске на листовых рессорах. Вазовский же двигатель – высокооборотный, небольшого литража. Производства рам и рессор у нас вообще нет. Задача же стояла такая, чтобы новый автомобиль легко «вписался» в технологическую структуру ВАЗа.



Участник автопарада – автомобиль ВАЗ-2121 «Нива», вернувшийся в Тольятти после 15 лет эксплуатации в Антарктиде

В общем, вопросов было больше, чем ответов, так что сначала решили сделать носитель, который бы отвечал нужным характеристикам. Первоначально он был тележкой. С двигателем, раздаточной коробкой, независимой передней и зависимой задней подвесками...

У АЗЛК в отличие от нас, опытный образец уже имелся. Однако, по собственной инициативе его построил и Ижевский автозавод. Что же получилось в итоге? АЗЛК сделал свой образец по чисто джиповской технологии. Это был уменьшенный «УАЗ»: передний и задний мосты неразрезные, на рессорах. Пятое колесо – на заднем борту, барабанные тормоза, рама, тент. У нас – полная противоположность: цельнометаллический несущий кузов, передняя подвеска независимая, задняя зависимая, но пружинная, дисковые передние тормоза и задние – барабанные.

У ИжМаши получился промежуточный вариант: цельнометаллический кузов, задний неразрезной мост – рессорный, на переднем – пружинная независимая подвеска, кузов приварен к раме.

Все образцы должны были участвовать в государственных приемочных испытаниях. Перед ними должны состояться заводские испытания. А еще раньше – ведомственные, с участием всех трех заводов.

Не в обиду будь сказано, но команда АЗЛК была немного инертной. Проиграли – и ладно. Видя, что работают еще два коллектива, они даже раньше времени снялись с испытаний. Ижевцев я называл упрямыми энтузиастами. Они всегда «играли на голых королей», переживали, упорно шли вперед. Наша команда – не менее упрямая, энергичная и деятельная. И мы выиграли. На «тараканьих бегах» по песку, на размокшей пашне и на снегу «Нива» обогнала всех! Испытания проводила лаборатория легковых автомобилей. Но итогам не поверила лаборатория высокой проходимости, которая еще три дня экзаменовала нашу команду. В итоге все вынуждены были подписать протокол – ВАЗ разработал автомобиль повышенной проходимости. К приемочным испытаниям мы были допущены одни.

Первоначально программа «Нивы» была ориентирована на 25 тысяч автомобилей в год (я вообще с самого начала настаивал на 100 тысячах). Но, не успев завершить подготовку к выходу на 25, ее увеличили до 50 тысяч и следом – до 75 тысяч.

Первый выезд «крокодила» Э 2121



Выдано авторское свидетельство № 4444 на промышленный образец «Легковой автомобиль ВАЗ-2121 «Нива»

5 апреля 1977 года в корпусе 062 сборочно-кузовного производства (СКП) Волжского автозавода в г. Тольятти был собран первый серийный автомобиль ВАЗ-2121 «Нива». Этому событию предшествовал судьбоносный приказ № 199 от 31 июля 1975 года, подписанный министром автомобильной промышленности В.Н. Поляковым, о постановке на производство новой модели автомобиля повышенной проходимости. Но мало кто знает, что испытания опытного образца этого внедорожника, полностью разработанного вазовскими инженерами, начались гораздо раньше – в апреле 1972 года. Он имел индекс Э2121 и незатейливое прозвище «крокодил»



Выпуск первого серийного автомобиля VAZ-2121 «Нива»



На российской станции Беллинсгаузен в Антарктиде. После 15 лет эксплуатации (1990–2005 гг.) автомобиль «Нива» вернулся на АВТОВАЗ, стал музейным экспонатом

За 30 лет ОАО «АВТОВАЗ» и его партнеры выпустили свыше 1,8 миллиона автомобилей LADA 4x4 в различных комплектациях. У «Нивы» оказался хороший потенциал для дальнейших конструкторских разработок. В опытно-промышленном производстве сегодня изготавливается 5-дверная модификация внедорожника, компании-партнеры выпускают на базе «Нивы» спецавтомобили различного назначения. LADA 4x4 производится из вазовских автокомплектов на сборочных предприятиях Украины и Казахстана. Конструкция этого автомобиля легла в основу внедорожника нового поколения, который с 2002 года изготавливается в ЗАО «Джи Эм-АВТОВАЗ» в Тольятти

Радует вас, что «Нива» на конвейере – 30 лет?

С одной стороны, радость, конечно, есть. Но с другой – испытываю некоторую грусть. Да, сегодня «Ниву» можно заносить в Книгу рекордов Гиннеса – столько лет не производился ни один автомобиль в мире. Но надо признать, что она устарела. При всех положительных качествах, при том, что она востребована на рынке и успешно продается, – с возрастом машина не становится лучше. Настало время подумать о ее замене на АВТОВАЗе.

Вы по праву можете гордиться своим детищем...

Действительно, я горжусь тем, что создал «Ниву» такой, какая она есть. И тем, что лицензию на вторую «Ниву» купили иностранцы. Я горд, что этот автомобиль продавался там, где не продавался ни один российский автомобиль – в Японии, где он начал пользоваться популярностью еще до официальных продаж. Это автомобиль, который побывал на Северном полюсе, работал в Антарктиде. Причем в Антарктиде установлен большой щит, где написано: «Нива» – лучший автомобиль Антарктиды».

В первые десять лет продаж «Нивы» во всех европейских странах мы держали первенство по продажам в этом классе. Еще 5 лет назад мы имели первое место по их продаже даже во Франции.

«Нива» разорила «Ралли Фараонов». В течение трех лет все три первых места занимали экипажи нашего внедорожника... Я горжусь тем, что на ралли «Париж–Дакар» (где экипажи «Нивы» тоже не раз завоевывали и золото, и серебро, и бронзу), когда однажды «Нива» стала серебряным призером, а вполне могла, подав протест на нарушение правил победителем (что имело место), стать первой. Французский гонщик «Нивы» сказал: «Лучше быть вторым в Дакаре после многокилометровой гонки, чем первым после судейского протокола». Я снял перед ним шляпу – мы можем себе позволить такое...

Запомнился уникальный случай, когда экипаж из Санкт-Петербурга побил установленный американцами рекорд по подъему на автомобиле к Эвересту, занесенный в Книгу Гиннеса. Питерцы, путешествуя по Тибету, совершенно не думая ни о каких рекордах, просто заехали в базовый лагерь, откуда альпинисты начинают подниматься на Эверест. Там опешили: «А зачем мы столь-

ко носильщиков нанимаем, когда вы вот так, своим ходом?..» Рассказав об этом случае в своем городе, ребята услышали: «Да вы вообще сумасшедшие! Вам оставалось всего 80 метров, чтобы побить рекорд...» Тогда они, подготовившись, вернулись туда через год. Их координаты фиксировали местные, американец, включенный в состав экипажа, и два американских спутника. Рекордная отметка была пройдена «Нивой» с запасом. Этот автомобиль сейчас в Тольятти и ждет своего часа, когда построят автомобильный зал в Техническом музее. Также у нас хранится и автомобиль, который был в Антарктиде. И тот, что высаживался на Северный полюс...

Правда ли, что когда вы были в Японии, японцы вас на руках носили?

Нет, на руках меня никто не носил. Но принимали очень хорошо. Я был единственным русским, которого допустили в центр разработки «Ниссана». Меня очень хорошо принимали на «Хонде», «Судзуки». Наверное, эта сказка пошла вот откуда. За полгода до начала выпуска «Витары» представители фирмы «Судзуки» были в гостях на ВАЗе. Прощаясь, вручили мне сувенир и красочный проспект. Когда после их отъезда я стал листать его, увидел сделанное от руки посвящение: «Соавтору «Судзуки-Витары» с уважением от специалистов фирмы «Судзуки». И две подписи. Одна принадлежала президенту фирмы «Судзуки», вторая — руководителю разработки этого автомобиля. Дело в том, что первая «Витара» по идеологии сильно смахивала на наш автомобиль.

В какую страну поступила в продажу первая «Нива»?

Первой капстраной после СЭВ, куда поступила «Нива», была Франция. Понятно почему. Именно там шла сертификация, после окончания которой мы имели право начать зарубежные поставки. Но наибольшую популярность в самом начале, как это ни парадоксально, она завоевала в Германии. Там была тогда очень снежная зима. И сохранилась хроника, запечатлевшая, как по заснеженному Гамбургу ходит только «Нива»...

Есть огромное количество производных от «Нивы» — в том числе бульдозеры, машины со спаренными задними колесами, плавающие, бронированные... Какие еще есть «Нивы», которые появились благодаря уникальным конструктивным особенностям?

«Нива»-грузовик, болотоход «Марш», коммунальные и дорожные машины, модификации с угловой хребтовой рамой «Кап-



Экспедиция на Северный полюс. Болотоход «Марш» на базе внедорожника «Нива» преодолел в условиях бездорожья более 300 км



Марафон «Париж — Алжир — Даккар»



«Нива» — победитель «Ралли фараонов»

Бронированный автомобиль ВАЗ-212182 «Нива» (фирма «Бронто»)



рал», «Сталкер»... Сейчас по заказу газовиков делается машина путевого обходчика – для контроля за трубопроводами. Я ее называю «Ведьма в ступе»...

Есть автомобили другого назначения. Так, номер «Медведь за рулем» в Цирке на Цветном бульваре существует до сих пор. Медведь раскатывает на «Ниве» не только по арене цирка, но и по улице. Специально оборудованными внедорожниками пользуются медики, журналисты, спасатели, горняки, милиция. За рубежом «Ниву» больше всего любят борцы за национальное освобождение своих стран – это самая легкая боевая машина пехоты...

Много проектов можно отнести к разряду экзотических. Самым интересным, на мой взгляд, был проект «Нивы» для Сибири – «Аэроплат». Так как в Сибири рек больше, чем дорог, внедорожник там незаменим. Автомобиль приходит на берег реки, раскладывает «Аэроплат», который везется на прицепе. На него заезжает «Нива», крепится за четыре барабана, «обрастает» вентиляторами – и через 15 минут готов автомобиль на воздушной подушке. На воде он развивает скорость до 50 км в час, а на снегу – до 15. Это было отснято на пленку. Когда фильм показывали, все завидовали. Думаю, рано или поздно к этому проекту вернуться. Может, на новом уровне...

Есть ли на заводе такой потенциал, который бы работал над новой «Нивой» так же, как когда-то над первой?

Потенциал такой на заводе, безусловно, есть. Сегодня АВТОВАЗ способен создать «Ниву» третьего поколения. Но чтобы потенциал реализовать, нужны работа, тренировка.

Такая задача когда-то на каком-то уровне ставилась?

Что подразумевать под этим? Помимо задач, необходимы ресурсы. Но я должен сказать и другое. Конструкторы стали чрезмерно законопослушны. Все ожидают, что сначала появится бюджет, а потом – автомобиль. А я говорю: для проектирования никакого бюджета не надо. Никогда на эти цели в нашей стране не появлялся бюджет раньше опытного образца! Надо было показать его в Совмине и в ЦК. И если там кивали одобрительно – начинали готовить постановление, которое становилось началом большой работы. Сегодня изменилось только то, что свои проекты надо защищать в собственном Совете директоров.

Вазовский джип экспортировался в более чем 100 стран мира. Внедорожник «Нива» установил несколько мировых рекордов, в том числе – восхождение на высоту 5726 метров в Тибете. Он 15 лет успешно эксплуатировался в Антарктиде, на российской станции «Белинстаузен». Побывал легендарный автомобиль и на Северном полюсе. В 2007 году он принял участие в трансконтинентальном автопробеге «Русский прорыв», преодолев свыше 25 000 км по 19 странам Европы и Африки и показав свои лучшие качества – высокую проходимость и надежность.

Клубы любителей «Нивы» действуют сегодня в Бельгии, Голландии, Германии, Испании, Италии, Чехии, странах бывшей Югославии, Бразилии, Новой Зеландии и ЮАР. Вазовский внедорожник и в наши дни сохраняет свою популярность на рынках многих стран мира.



ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ

1971 январь – начались работы по проектированию автомобиля повышенной проходимости для сельской местности, будущего автомобиля ВАЗ-2121 «Нива»

1973 ноябрь – началось строительство корпуса 062 производства запасных частей, впоследствии реконструированный под сборку автомобиля «Нива»

1974 август – Выдано авторское свидетельство № 4444 на промышленный образец «Легковой автомобиль ВАЗ-2121 «Нива»

1977 5 апреля – в корпусе 062 был собран первый автомобиль ВАЗ-2121 «Нива»

1977 август – для проведения дорожных испытаний в объеме 10 тысяч километров пробега по дорогам Сибири, Казахстана, Средней Азии отправился экипаж испытателей на автомобиле ВАЗ-2121 «Нива»

1978 сентябрь – автомобиль ВАЗ-2121 «Нива» удостоен золотой медали Международной торгово-промышленной ярмарки в г. Брно (Чехия)

1980 июнь – золотая медаль 52-й Международной ярмарки в г. Познани (Польша) была присуждена автомобилю ВАЗ-2121 «Нива»

1983 август – в г. Грац (Австрия) стартовал пробег по альпийскому бездорожью на советских автомобилях «Нива». Организатор – французская фирма «Жан Пок»

1984 октябрь – по поручению Председателя Совета Министров СССР Н.А. Тихонова на Волжском автозаводе изготовлен автомобиль «Нива» для руководителя республики Куба Фиделя Кастро Рус

1986 январь – восемь экипажей автогонщиков (Франция) на вазовских автомобилях «Нива» стартовали в ралли «Париж-Дакар»

1986 сентябрь – Греция стала первой страной, где началась сборка машин Волжского автозавода модели ВАЗ-2121, поступающих в разобранном виде

1990 декабрь – ВАЗ-2121 «Нива» доставлена на советскую полярную антарктическую станцию имени Беллингаузена для использования в качестве основного транспортного средства

1992 май – на Волжском автозаводе приступили к выпуску модификации «Нивы» – автомобиля ВАЗ-21213

1992 сентябрь – команда управления спортивных автомобилей НТЦ ВАЗа на автомобилях «Нива» приняла участие в сверхмарафонском автопробеге «Париж-Москва-Пекин»

1992 7 июля – спустя 16 лет после начала сборки первого внедорожника с конвейера корпуса 062 СКП ВАЗа сошел 1-миллионный автомобиль «Нива»

1993 июль – на площадях производства специальных автомобилей «Бронто» выпущен первый автомобиль «Нива» – 2121 «Б» (бронированный)

1993 декабрь – вазовская команда гонщиков на автомобилях «Самара» и «Нива» приняли участие в ралли «Париж-Дакар»

1995 май – в опытно-промышленном производстве НТЦВАЗа начато изготовление автомобилей ВАЗ-2131 «Нива»



Экипаж «Нивы» – Юрий Боровиков и Сергей Таланцев – участники марафона «Париж – Москва – Пекин»

1998 апрель – длиннобазная «Нива» ВАЗ-2131 в ходе международной акции приземлилась на парашюте на Северный полюс Земли

1998 июль – в ходе экспедиции «Санкт-Петербург–Зверест» на автомобиле ВАЗ-2131 «Нива» водитель Г. Котов, проехав 10200 км, достиг площадки лагеря на горной цепи Эверест (Республика Непал) на высоте 5200 м

1998 август – АО «АВТОВАЗ» удостоено спецприза журнала «За рулем» за создание автомобиля ВАЗ-2123 «Нива», базовой модели нового семейства внедорожников

1999 апрель – на Северный полюс отправилась экспедиция, организованная АО «АВТОВАЗ» и производством специальных автомобилей «БРОНТО». Главным участником необычной акции стал «бронтовский» снегоболотоход «Марш», изготовленный на базе автомобиля «Нива»

1999 июнь – первая международная встреча поклонников автомобиля «Нива» прошла на полигоне вездеходов Саар-Пфальц (Франция)

1999 сентябрь – два автомобиля «Нива» ВАЗ-2131 и ВАЗ-2120 с группой альпинистов преодолели восхождение на Тибет на высоту 5500 м, одна из машин достигла в подьеме высоты 5726 м, которую на колесной технике не преодолевал до этого еще никто в мире

2000 май – на АВТОВАЗе изготовлен опытный образец автомобиля «Нива» с электронной системой управления двигателем, отвечающий требованиям Евро-3

2001 январь – с конвейера ОПП НТЦ сошел товарный автомобиль ВАЗ-2123 «Нива»

2001 март – в корпусе 062 СКП ВАЗа собран 1,5-миллионный автомобиль ВАЗ-21214 «Нива» (кузов белого цвета)

2002 23 сентября – на совместном предприятии ЗАО «ДжиЭм-АВТОВАЗ» начат выпуск автомобилей CHEVROLET NIVA

2003 май – по опросам журнала «Off-Road» на тему «Лучший пассажирский внедорожник 2003 года», проведенным среди европейских читателей, автомобиль ВАЗ-21214 «Нива» занял 2-е место по количеству голосов в категории «Пассажирский внедорожник»

2007 март – общее число автомобилей «Нива», выпущенных на Волжском автозаводе, достигло 1835000

Юбилейный раздел подготовлен по материалам ДКУ ЦУМК ОАО «АВТОВАЗ» и газеты «Волжский автостроитель»