

ЛЕГЕНДА

«Нива» едет к круглой дате

5 апреля легендарной вазовской «Ниве» исполнилось 39 лет. На «генеральную репетицию» будущего круглого юбилея в дилерском центре «Универсал» собрались ее создатели

НАТАЛЬЯ ХАРИТОНОВА
m...s@mail.ru

Собственно, можно сказать, что в этот день встретились вместе три легенды. Конструктор первого отечественного внедорожника Петр Прусов, автомобильный дизайнер, давший «Ниве» не только образ, но и имя, Валерий Семушкин и его повзрослевшая «крестница» «Нива», первый серийный экземпляр которой сошел с конвейера 5 апреля 1977 года. Наш разговор – об именинице с несущим кузовом, независимой пружинной подвеской спереди и постоянным полным приводом.

До голых королей

Конструктор «Нивы» Петр Михайлович Прусов помнит все даты из биографии своего автомобиля. И соглашается на две версии ее дня рождения.

— Петр Михайлович, с чего начинался этот автомобиль?

— С идеи, конечно. Пусть говорят, что все было спонтанно, но я должен сказать, что она была в типаже России, в типаже Советского Союза. И так как она была в типаже, то сразу был назван и ее изготовитель – Московский автомобильный завод. А когда мы здесь у себя дозрели до того, что надо начинать работу над ней, то оказалось, что автомобили такого класса разрабатывались сра-

“ Конструкция «Нивы» революционна: никогда в мире джип не строился на узлах легкового автомобиля.

зу на трех заводах. На «Москвиче», в Ижевске и на ВАЗе. И как раньше это было принято, машину сначала должна была принять ведомственная, а потом межведомственная комиссия. На ведомственную вышли все три автомобиля, и были так называемые тараканы бега. Мы в этой гонке победили. Но гонка была неравная. Москвичи были как-то уж очень инертны: ну проиграли и проиграли. Ижевск бился до конца, до голых королей. И у них была очень хорошая команда. Но мы победили. Нас допустили до межведомственных испытаний. Мы обошли всех.

Не будем им мешать

— Конструкторские решения принимались легко?

— Вокруг автомобиля всегда было много споров. По лю-

бому вопросу. Но больше всего спорили вот о чем. Был сделан макет автомобиля со съемным тентом, и на худсовете он вышел в победители. То есть художественный совет явно высказался за эту модель. И тогда я пошел к главному конструктору Владимиру Сергеевичу Соловьеву говорить о том, что я такой автомобиль не поведу. Соловьев сказал: «А что, Петр Михайлович, разве уже прошел технический совет?» «Нет, – говорю, – но он назначен на завтра. А если худсовет за модель с тентом, то кто будет там разбираться?» «Давай подождем техсовета», – сказал главный конструктор. И я пришел на техсовет, взяв оба макета. И тут Соловьев преподнес нам подарок: «Да, вот этот макет со съемным тентом, конечно, более доработан... Но зато вот этот, второй, более перспективный. Давайте работать во втором».

Самым сложным в разработке этого автомобиля было как раз отстаивание его концепции на первых порах. С подвеской согласились сразу, потому что она базировалась на вазовских узлах. А вот о раме спорили. Почему не рама? По тормозам возник большой спор. Все говорили, что это же джип и поэтому тормоза должны быть дисковые. Чтобы получить малое плечо обката, мы применили плавающую скобу, которая на первой машине на первых порах была забракована, и еще надо было доказывать, почему у вас это будет работать, если на легковом она не работала. Спорили очень уважаемые мной люди. Тогда уже Виктор Николаевич Поляков выслушал всех внимательно и сказал: «Давайте не будем им мешать, им отвечать за это дело». И больше после этого споров не возникало.

В серию

— Петр Михайлович, сколько потребовалось времени от идеи до первого серийного автомобиля?

— Я специально делю это время на два этапа. Потому что до «Нивы» был еще «крокодил гена», чтобы можно было проверить концепцию. Пятого апреля 1977 года начался выпуск, но до этого, в 1976 году, была еще опытная партия в 50 машин. И можно было бы и по ней считать день рождения. У «Нивы» оказалась счастливая судьба. Сегодня трудно найти страну, в которой бы она не продавалась.

— Народ выстроился в очередь...

— Это же был первый автомобиль с такими показателями. Вторым был японец Suzuki Vitara. Но это было уже через несколько лет. Когда менеджеры Suzuki были здесь, они подарили мне буклет, на котором написали: «соавтору и крестному отцу».



Создатели автомобиля «Нива».

— Сколько вам было лет, когда пришлось рулить таким серьезным делом, Петр Михайлович?

— Я вообще-то поздний... Я ведь заканчивал сначала техникум механизации и сельского хозяйства, потом служил в армии. А тогда служили три года. Ну и только после этого заканчивал институт. И поэтому, когда я начинал работать над «Нивой» в 1971 году, мне уже было 27 лет.

— Не так уж и много для рождения революционной модели!

Автомобиль для села

Главный дизайнер Валерий Семушкин не любит светиться перед камерой. И куртку, чтоб попозиловать, снимает неохотно, и автомобиль для фона выбирает критично.

— Валерий Павлович, как вышло, что идеей образа «Нивы» осенило именно вас?

— Когда я пришел на завод в 1971 году, уже проектировался и даже изготавливался опытный образец так называемого автомобиля для сельской мест-

“ «Нива» продавалась более чем в 100 странах мира, ее собирали в Бразилии, Эквадоре, Чили, Панаме, Греции, Канаде.

ности. Правда, потом этот образец окрестили тележкой для шасси и агрегатов, чтобы выявить возможности изготовления полноприводного автомобиля. Ну я подозреваю, что это была не только тележка для испытаний. Предполагалось, что как раз такой образ и будет у нового автомобиля.

— Каким он был?

— Образ, напоминавший старые военные джипы. Мне нравилось, что он был неплохо в общем-то прорисован. Но это был совершенно не тот дизайн, который я себе представлял. А я представлял, что такое сельская местность, понимаете? Я представлял, что такое сельские дороги и сельские люди. То, что предполагалось вначале, – это брезентовый верх, металлические панели приборов... Представляете, сейчас бы мы все это имели! Ну для армии еще, может быть, это годится. А через сорок лет это было бы уже устаревшее представление об автомобиле. Я не был членом партии, но был на одном из собраний, на котором выступал Поляков. И Поляков сказал, что мы делаем машины для города, а для сельского интеллигента, для учителя, агронома или тракториста ничего нет. Вот это я запомнил. У нас тогда было всего три дизайнера, и мы разделились. Двое делали легковую микролитражку, а я взялся за автомобиль для сельской местности.

— Дизайн «Нивы» выдержал почти четыре десятка лет... Он не меняется.

— К сожалению, не меняется. Я хотел, чтобы он менялся.

— Почему?

— А потому что такова природа дизайнера. Он сразу хочет внести изменения, но наши руководители дизайнеров останавливают.

— А если бы не останавливали?

— Вопрос, конечно, интересный... Я бы, во-первых, поднял качество. Потому что вот только что сказал оператору: пожалуйста, не снимайте меня на фоне дефектных частей этого автомобиля. Некоторые вещи меня не устраивают. Они с самого начала были не очень красиво выполнены. Что бы я изменил? Я бы увеличил базу, чуть-чуть увеличил бы багажник, увеличил бы проем двери для водителя и пассажира.

Ну и, конечно, «Ниве» необходимы современные черты, кото-

рые присутствуют в современных автомобилях. Дизайн не может быть вечным. И если мы знаем, что не сможем обновлять автомобиль каждые три года, то есть менять кузовные штамповки (это ведь гигантские затраты), то дизайнер должен быть грамотным. Не должно быть ничего лишнего в автомобиле. Должно быть лаконичное решение.

Ну и потом мы кое-что все-таки меняли. Поменяли подфарники, сделали новую панель приборов, новое сиденье, обновили интерьер, сменили обивку. Но в целом облик «Нивы» пока сохраняется. Нельзя по 50 лет выпускать одно и то же.

— Кто дал имя «Ниве»?

— Это я придумал. Нужно было назвать сначала опытный образец. У него уже был индекс 2121, то есть второй класс, вторая группа. Не самый маленький автомобиль. Второй после самого маленького. Нужно было придумать имя, чтобы пользоваться им, когда его упоминали в разговоре. Пришла на ум «нива». На заводе в то время была такая книга, в которой было около 2500 предложений имени автомобиля. ВАЗ тогда объяв-

“ В 1998 году «Нива» покорила Северный полюс и своим ходом достигла площадки на горной цепи Эверест на высоте 5200 метров.

лял конкурс на название «жигулей». Там был ВИЛСТО – столетие Владимира Ленина. Там был ЛИК – Ленин и Крупская. И «стрела» была, и «снежинка». А Жигулей и нивы не было. Когда пришла идея «Нивы», я пошел к переводчикам, им должны были проверять, как это название будет звучать на разных языках. И надпись должна читаться на всех языках. Я вот не знаю, как сейчас будет читаться «X Ray»... «Икспай»? А «Нива» читается как «хуба». Хуба – это остров. Даже на латинице вполне приемлемо звучит. Единственное, мне сказали, что на португальском не очень.

— Ругательно?

— Там есть близкое словосочетание «не во», то есть «не идет» и «не едет». Но она и не должна ехать по Португалии. Это ж наш автомобиль повышенной проходимости.

mail-ps@mail.ru
Любите историю автомобилей? Пишите.