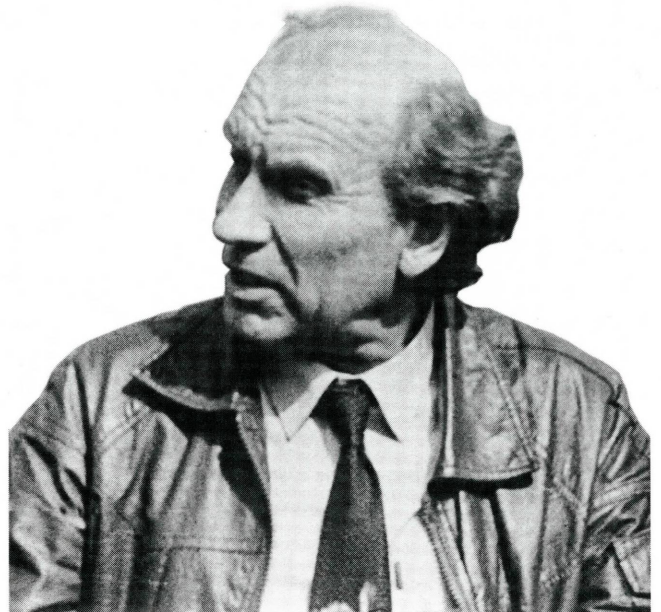


*Красота*

*спасает мир*

*и автомобиль*



Попасть на глянцево-изящные страницы итало-англо-японского журнала “Автомодизайн”, ведущего среди законодателей мировой автомобильной моды, не просто честь, но и крупная удача.

Так отнесся к этому и М.В. Демидовцев, один из главных героев большого материала “Россия - неизвестная страна”, появившегося в 77-м выпуске “Автомодизайна” (декабрь 1992 - январь 1993 года). Его фотография открывает статью Ф. Чинти о дизайн-центре Волжского автомобильного. “Это дизайн-центр с большим человеческим и техническим потенциалом, который ставит своей задачей разработку больших честолюбивых

проектов, нацеленных на достижение не менее честолюбивых производственных планов, которые центр ставит перед собой на ближайшие месяцы и годы.”

“Российский дизайн сыграет свою определенную роль в мировом дизайне. Должен иметь свои отличия и уровень, - утверждает Демидовцев. - А моя задача - вырастить и научить поколение, которое придет нам на смену.”

- Марк Васильевич, а как нашли друг друга ВАЗ и Демидовцев или Демидовцев и ВАЗ?

- Так уж случилось, что начало строительства ВАЗа прошло как-то мимо меня. Да, слышал, что возводится у Жигулей совместно с итальянцами крупный автомобильный завод. Что там зарплата каждую неделю в конвертах - и чуть ли не долларами или лирами, что автомобили будут своим в рассрочку, по себестоимости продавать, - а кто из нас не мечтал о собственном легковом автомобиле?

Но все это меня лично не касалось, и даже мешало, потому что отвлекало моих помощников от дела.

А работал я в ту пору на Павловском автобусном заводе, куда попал сразу после окончания высшего художественно-промышленного училища, знаменитой “Мухинки”. И считал, что мне здорово повезло. Еще бы, осел в родном городе - Павлове-на-Оке, с чудесной природой и богатыми традициями. Славился он умельцами, выпускавшими великолепные замки, ножи, напильники и всякий другой, пусть не очень мудреный, но нужный людям инструмент.

Можно было остаться после окончания училища в Ленинграде - я уже имел направление в “Ленпроект”. И до сих пор, изрядно уже посмотрев мир, я не знаю равных этому городу. Это бесценное богатство, оставленное нам Петром, Екатериной, тысячами и тысячами градостроителей, зодчих, русских мастеровых людей. Жизни не хватит, чтобы впитать красоту его набережных, проспектов,

дворцовых ансамблей, парков, оград, богатство его истории и культуры.

Но я всегда помнил свой городок, в котором были разрушены древние церкви... Я был малышом, но почему-то отлично помню, как взрывали, как летели камни и громким криком надрывались вороны. У нас сохранились дома фотографии - отец снимал простеньким “Фотокором”.

И не стало этих замечательных колоколен, а на месте многих церквей или рядом с тем, что от них осталось, поднимались унылые шлакоблочные 5-этажки. Ужасно.

И все-таки я поехал в этот город. “ЗАТИ” - завод автотранспортного инструмента, куда у меня было направление, представлял, особенно с точки зрения выразительности, жалкое зрелище. О каком дизайне можно было говорить? Там этого слова многие и не слышали. Первый вопрос, который задал мне главный конструктор Виктор Владимирович Абрамович - широкой, богатой души человек, умевший у любого поддержать настроение, - был: “На сколько дней приехал?” Я: “На-совсем”. Он улыбнулся. “Твой предшественник тоже так обещал. Только на прошлой неделе ему обходную подписал. После себя оставил макетик, красивые картинки. Посмотри, может что пригодится.”

В условиях такого завода, который решено было перепрофилировать на выпуск автобусов, в основном, для сельской местности, я задумал создать дизайн-центр.

Дали мне подвальное, размером в обыкновенный автобус, помещение. Забираться в него нужно было - помните, как Гаврош у Гюго в чучело слона, - чуть ли не из-под земли. Нырешь под колеса - и туда. Работало у меня семь человек. Один я с высшим образованием, а у остальных просто дар. Макетчики. Лепили из пластилина и гипса элементы кузова, панели приборов, плафонов, фонари, рули, фары... Все в комбинезонах,

кругом пыль гипсовая...

Запомнилось, когда принимал имущество, мне выдали две коробки пластилина детского и еще наказали, что после выполнения задания его нужно будет вернуть. “Товарищи, нам только на первое время потребуется минимум 8-10 тонн пластилина.” “Где мы тебе его возьмем?”

Отправился я за пластилином на завод в Дзержинск. Привез, начал работать.

А тут приезжает в Павлово министр автомобильной промышленности Александр Михайлович Тарасов. Привел я его в наше подземелье. Там все как мельники, белые, в гипсе. Окон нет, одна дырка в стене с вентилятором, чтобы хоть какой-то обмен воздуха был.

- Куда ты меня завел?

А сам пальто уже сбросил - потом долго отчищать пришлось, директор на меня не один месяц ругался, - начал детали, эскизы смотреть.

- Что надо?

- Утвердить наш проект. Дизайн-центра.

- Сколько это будет стоить?

- По моим прикидкам тысяча пятьсот.

Главный конструктор меня поддерживает.

- Мы в Арзамасе договорились бракованные железобетонные конструкции взять, из них соберем коробку.

Министр придвигает листок, пишет тут же на уголке стола свое решение и подкалывает к нашему эскизу. Дескать, быть по сему.

Мы все это быстренько реализовали. Получилась отличная мастерская. Почти на тысячу квадратных метров. Такой по тем временам не было в Союзе. Стали там разрабатывать дизайн-проекты наших автобусов.

Хотя и от других заданий-поручений не отказывались. Надо проводить реконструкцию зданий на заводе, - а они, казалось, прямо из Петровских времен до нас дошли, - я занимался. Проходную директор просит посмотреть - делаю проект про-

ходной. Конференц-зал на 600 мест решают строить - очень хорошо, будем участвовать. Шел к малярам, штукатурам, плотникам, показывал им свои эскизы, объяснял, как это все вижу. У нас быстро общий язык нашелся.

Потом признавались, что до сих пор никто не просил, чтобы профессионально сделать. Только план давай.

Но главное - все-таки автобус. Мы его сделали. Общий подъем такой был. Видим - получилось. А тут как раз в Ницце международный конкурс. “Может, рискнем?”

Вопрос дошел до ЦК партии, там все заколодилось. “С вашим корявым автобусом и во Францию? Только позориться.”

Несколько раз в Москву ездили. Последний раз стоим у подъезда ЦК, на Старой площади - или пан или пропал. Наконец появляются наш директор и секретарь парткома. Улыбки до ушей. Зав.отделом ЦК поддержал нас: “А, была не была. Автобус-то хороший. Давайте пошлем группу. На первые места рассчитывать нечего, но пусть посмотрят, себя оценят: в каком они ряду, где их место?”

Это было чудо. Когда мы из этого маленького городка, который не на всякой карте найдешь, отправились своим ходом через всю Россию-матушку, через Украину, Венгрию, Австрию, Италию и дальше до Средиземного моря. Франция, Ницца.

Добрались без приключений. Участвовали в конкурсе и даже удостоились медали. Большая такая, серебряная, с внушительной гравировкой - за оригинальное решение.

Лиха беда начало. Через полтора года мы повезли в Ниццу новую модель автобуса “ПАЗ-ЛЮКС”, а оттуда возвратились со специальным роскошным призом - пуда на два кубок с автографом Шарля де Голля на золоченой табличке - за новизну и оригинальность.

Набрал на тех двух выставках массу материала.

Появилось множество новых идей. И все мысли, сами понимаете, крутились вокруг автобусов. Но в один день - а мастерская моя находилась на антресолях, на втором этаже, - вижу сверху фигуру розовощекого такого мужчины с седыми волосами, с интересом оглядывающегося по сторонам. Чувствую, ко мне идет.

- Вы Демидовцев?.. А я главный конструктор Волжского автозавода Соловьев. Много слышал о вас. Приехал посмотреть, что вы тут делаете.

Я ему все показал. На том автобусе, что готовили для Ниццы, мы вместе с главным конструктором Павловского завода прокатили его по объездной дороге вокруг города.

В автобусе мне шепчет:

- Переходите к нам работать.

- Да вы что...

- Тогда хотя бы приезжайте посмотреть. Вам интересно будет.

Пришел домой расстроенный. Жена: "Зачем это? И квартира как же?"

Я совсем незадолго до этого получил квартиру. Сам директор завода привел и говорит: "В этом доме выбирай любую". Такое отношение особенно ценишь.

У меня уже вторая дочка родилась. Двухкомнатная квартира казалась подарком судьбы. На втором этаже, с балконом. Правда, на кухне не электрическая плита, как в Тольятти уже привыкли, тогда мы о них и понятия не имели, и даже не газовая, а обычная дровяная, сваренная из какого-то листа, с конфорками чугунными и дым в трубу.

И вдруг начинает наше гнездо кто-то шевелить. Телеграммами долбят: "Когда приедете? Сообщите, встретим в аэропорту".

Решил съездить. Интересно все же, столько об этом ВАЗе разговор.

Прилетел. Но меня в аэропорту не опознали, и добирался я на каком-то попутном грузовике.

Соловьев меня сразу повез на завод. Понимал,

что при виде такого размаха трудно остаться равнодушным. Хотя я к тому времени уже и ФИАТ видел, и другие европейские заводы.

Вернулись на Белорусскую. Соловьев и заместитель его, Борис Сидорович Поспелов, наседают:

- Пошли к Полякову.

- Да что вы. Мне надо подумать.

- Что тут думать. Вот тебе бланк заявления. Давай заполняй.

Еле отбил. Приехал домой и сразу отправляю телеграмму: "Благодарю за приглашение и прием. Остаюсь в Павлове".

Ну, все. А тут появился гонец из Тольятти. С письмом от Поспелова. Мелкий, убористый такой текст, как сейчас помню: "Марк Васильевич, убедительно просим пересмотреть свое решение. Начинается строительство дизайн-центра. Вам будут созданы все условия. У вас есть опыт, вы его сможете проявить, развить и приобрести многое".

Разбередили. Опять сел на какой-то самолетик, чуть ли не "кукурузник", прилетел. Опять эта раскаленная степь и висящая над ней пыль, какое-то оранжевое марево.

Меня сразу к Полякову.

- Ваши условия?

- У меня семья, четыре человека.

- Ясно. 4-комнатная квартира вас устроит? Походите по Новому городу. Пока вашего дома еще нет, - и на схеме показывает в 6-м квартале первый дом, - но к осени его сдадим. И приезжайте быстрее. Работы я ваши знаю, давайте не терять времени.

Вышел я от него ошарашенный. Заполнил там что-то, как в полусне, уехал домой. И снова сомнения: зачем мне все это? Снова даю отбой. А на меня уже из министерства жмут: ты же Полякову согласие дал.

Ну, взял чемоданчик с книжками, белишко, ботинки с калошами. Что грязно там, я видел, но не представлял, что надо в осень не калоши, а сапоги

брать, и всех здесь смешил своими новыми калошами с красной подкладкой. Другие, в сапогах, напрямую идут, а я кирпичики ищу. Наброшаю и по ним пробираться. Пока и сам резиновыми сапогами не обзавелся.

Поспел как раз к первому автомобилю. Это начало 70-го года. Начал вращаться.

Сперва работали на Белорусской. Все в одном классе. Потом переселились на КВЦ - тут уже крепко окопались, создали свою крепость.

- *А общая идеология автодизайна в условиях ВАЗа? На что вы рассчитывали? Наверняка знали, что Поляков в ту пору запрещал даже принимать рацпредложения, если касались каких-то изменений автомобиля, хотя бы в мелочах. Все было направлено на усвоение и освоение того, что получили от ФИАТа, пусть с какими-то совместными "советско-итальянскими" коррективами. Неужели угтавливали себе роль мальчиков на побегушках, или как там это у подрядчиков-художников называется - записчиков, мастеров второй-третьей руки, которым разрешается, в лучшем случае, прорисовывать задники, фон?*

- И такая опасность существовала. Меня же утверждала только первая беседа с В.Н. Поляковым, когда он между прочим, называя некоторые последние модели ведущих европейских и американских фирм, спрашивал: "А за это вы могли бы взяться?"

Если не рассчитывать на развертывание собственных конструкций, зачем было городить весь этот проект дизайн-центра? И уж, конечно, на повторение одних только европейских задов мы согласны не были. Хотя начинать нужно было - мы этим сразу занялись - с освоения зарубежного опыта в автостроении и, в частности, автомобильного дизайна.

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.

- *В генплане ВАЗа ФИАТ предусматривал площади для дизайн-центра?*

- В 50-м корпусе для него было предусмотрено восточное крыло. 4,5 тысячи квадратных метров.

Мне Соловьев еще при первой встрече показал эту планировку, чем и увлек. В Павлове была тысяча метров, а тут в четыре с половиной раза больше. Со своими механическими и макетными мастерскими, своя окрасочная камера, жестяночный участок, модельный участок, слесарный участок, участок вакуумной формовки, макетные мастерские, поворотные круги, просмотровый зал - более 200 специалистов. Было от чего дух захватить.

И вообще царил особый, какой-то приподнятый настрой. Чувство ребенка, который попал в комнату, заполненную удивительными игрушками: "Неужели это все мое?"

Только что "ноль первая" машина пошла. За ней: "ноль вторая", потом "2103".

Я все это с жадностью впитывал: как же рождаются эти автомобильчики? Изучал, досконально влезал в технологию, в оборудование. Стал своим человеком в СКП, в МСП, в КВЦ, в прессовом... Конвейер... свежий, чистый. И гордость в глазах людей. Как у матери за своего первенца. Все всему радовались. Спецодежду, комбинезоны и спецовки первые забраковали, отказались носить - скучные, невыразительные. Старались одеваться поярче, попригляднее.

Все кругом казалось безоблачным. Мы тогда, в начале 70-х, не думали, за счет чего все это создается, ни о каких нефтедолларах не слышали. Но что жизнь становится лучше - сомнений не было.

Я у себя в Павлове видел белый хлеб только к большим праздникам. А в Тольятти чуть ли не в любое время в магазинах и колбаса, и масло, и сгущенка, и сыр, да не одного, а 2-3 сортов. "Живем, братцы!.."

База для настроя была. Сначала - отработка ме-

тодов. Этому же ни один институт тогда в Союзе, да и до недавних пор, не учил. На Белорусской была проба сил. Там не было конкретных задач, решались задачи пробного характера: сделать такую-то маленькую машину, дать предложения по интерьеру, кузову и т.д.

На КВЦ мы вышли уже на разработку ряда автомобилей, в том числе на прототип “Нивы”. Это ответ на ваш вопрос, способен ли завод своими силами создать достойный автомобиль. Без участия тех же итальянцев.

Мы ощущали поддержку со стороны руководства завода, со стороны руководства УГК. В нас поверили.

Мы делали несколько вариантов, и в каждом варианте была своя правда, та, что мы только нащупывали. И автомобиль постепенно раскрывался, обретал конкретные черты.

Делали все тихо. Работу свою не афишировали. Все было закрыто, как, впрочем, и в любой автомобильной фирме. Зарождение автомобиля, как и человека, посторонних глаз не терпит.

*- Но все-таки чего было больше на том этапе, компиляции или революционного прорыва - одним махом семерых побивахом?*

- У истоков стоял отдел компоновок. Он с самого начала сложился как-то сочными специалистами. Они очень быстро воспринимали тенденцию, умели подхватить любую ценную мысль.

Родился ряд аналогов, от которых уже можно было танцевать. Предпосылка была такая: в стране у нас очень плохо с дорогами, ей нужен автомобиль повышенной проходимости. Четыре первые, базовые вазовские модели - они, в основном, для города, для пригорода. Имеется еще ульяновский “козлик”, УАЗ-469... Нет, мы не собирались их скрещивать, речь шла о принципиально новом автомобиле, обладающем повышенной проходимостью и комфортом современной “городской” малолитражки.

*- Это что, заказ был официальный?*

- Нет, скорее, социальный. А еще точнее - веление времени. Ведь все мы видели, что такой автомобиль обязан был появиться. Вопрос был только во времени.

Сейчас я не могу даже сказать, чья это была идея, Владимира Сергеевича Соловьева, Петра Михайловича Прусова, Бориса Сидоровича Поспелова или еще чья.

Но дело пошло. Быстро определились два направления. Один автомобиль с мягким верхом и другой цельнометаллический.

И здесь очень удачно произошла у меня встреча с Валерием Павловичем Семушкиным, который только что приехал из моей “альма матер”, “Мухинки”. Мы сразу отметили его исключительное трудолюбие, вдумчивость, ответственный подход к любому заданию. Он и был определен ведущим по сельской машине (имени у нее еще не было).

У меня сохранились фотографии. Первый вариант, второй, третий, четвертый. Все явственнее проступала очень интересная, оригинальная конструкция. У ребят разгорелись глаза. А их все чаще стали осаживать, возвращать на грешную землю.

Чтобы лучше понять причину - не враги же нам были руководители завода, - вернусь к нашим первым рабочим проектам. Связано это было с модернизацией “шестерки”, автомобиля “2106”. От нас требовалось обновить, омолодить его облик. Приступали с немалым смущением, как бы не испортить самую престижную итальянскую разработку, которой фиатовцы сами искренне гордились.

Мелочь - задние фонари. Занимался ими Владимир Эрастович Степанов. Любовно, аккуратно, и они получились, что признано было и итальянцами.

Прошел еще ряд интересных предложений. Но тут заслон дизайнерам поставили производственни-

ки: спасибо, ребята, вы свое дело сделали: пуговицы сменили, хлястик укоротили, но глубже идти не надо, иначе переделка технологии слишком дорого обойдется заводу.

Так и с “Нивой” нас сразу начали нацеливать на максимальное использование уже отработанных на выпускаемых моделях технологических и конструктивных решений. Пришлось нам метаться между Сциллой и Харибдой. Сделали первые образцы “Нивы”. Все с предельной тщательностью. Начиная с посадочных макетов, с общих видов, вплоть до подбора материалов - по каждой форме, по каждому куску ткани. Но и с учетом возможности использования имеющихся материалов, технологий.

Вспомните передние фонари, вверху. Они же унифицированы. Это вазовские подфарники, но мы их перенесли туда, потому что идти на оригинальную конструкцию нам не разрешили, у завода было много других проблем. И так очень многое. Панель приборов - по технологии “Жигулей”, обивки дверей - “Жигулей”, сиденья, потолок - “жигулевские”. А машина абсолютно новая, что признал весь мир. Это была огромная удача компоновщиков, двигателистов, шассистов, кузовщиков, испытателей - всех специалистов сравнительно небольшого тогда коллектива, причастного к рождению “Нивы”.

Говорят, у победителей даже раны быстрее заживают. А мы были победителями. Мы поверили в свои силы. Сложился в коллективе очень такой добрый дух и очень хорошая рабочая атмосфера, без диктата, но с постоянной поддержкой. Это мое кредо. Я считаю, что специалист должен обладать широким кругозором. В любом человеке, в одаренном человеке возможности неисчерпаемы. Их только нельзя прятать...

С первых дней я занял позицию такую: каждый дизайнер должен показать себя. И без оглядки на мнение начальства. Наоборот, большое досто-

инство суметь переубедить, отстоять свое мнение. Из-под палки, по указке еще никогда ничего хорошего не создавалось.

Я благодарен жизни и судьбе, что она свела меня, что со мной работали такие очень разные, но крайне интересные, красивые своим талантом люди, как Николай Иванович Кузнецов, Владимир Александрович Плешанов, Владислав Иванович Пашко, Юрий Григорьевич Бусыгин, Валерий Павлович Семушкин, Владимир Эрастович Степанов, Евгений Михайлович Лобанов, Юрий Александрович Верещагин (он, по-моему, и во сне видит, что еще в своей “Оке” улучшить).

- Это все дизайнеры?

- Не только. Но все они были причастны, вкладывали больше, чем труд, вкладывали душу в создание новых автомобилей.

И какая разница - рабочий или дизайнер? Не дай Бог еще здесь расчленишь социально то равенство, то взаимопонимание и взаимоуважение, которое у нас сложилось. В конце концов рабочий приходит вечером домой, к своему сынишке и щекочет его пальцем, и дизайнер так же тормозит своего малыша... Я противник, что дизайнер - это звезда, а все остальные - черные или там серые. Не дай Бог.

Это один из самых трудных вопросов - обеспечить нормальную работу творческого коллектива. С минимумом обид, стычек самолюбий. Хотя от этого тоже никуда не уйдешь: по каждой новой модели у нас устраивается конкурс и выбирается лучшая.

Вообще, я не сторонник конкурсов. Одно дело на Западе. Но там, в отличие от нас, дизайнеры работают в разных местах, не видя, что делает их конкурент. В одном центре, в другом центре - за сто верст, в третьем. А у нас ведь друг от друга через перегородку. Как уйдешь тут от взаимовлияния и даже подчас невольного заимствования?

Поэтому я сторонник собрать хорошую группу,

доверить им и до конца их вести. Можно вести и варианты. Можно. Но только чтобы не было расчленения личностей - не дай Бог.

Разумеется, бывали какие-то конфликты. Кто-то уходил. Неплохие подчас специалисты. И я корил себя. Значит, где-то недоработал, допустил ошибку.

Тем не менее, сформировался такой сочный, выразительный коллектив. Мы делали ходовые образцы, осваивали новые технологические процессы. Надо было успевать все это подхватывать, развиваться, осуществлять. Тем более, что каждую субботу (а если там что-то накладывалось, то и в воскресенье) Поляков и Башинджагян приходили к нам, смотрели, что мы успели за неделю.

И был еще второй фронт - возведение нашего корпуса, центра стиля. Пришлось вести его с самого фундамента. Работал с ПромУКСом, со строителями, с монтажниками, с отделочниками. Всё старались выполнить по высшему разряду.

Отделка - мрамор, что сразу всех поражало. Формованные потолки, о которых мы прежде и представления не имели. Отличное оборудование.

У нас появился свой экспериментальный цех. И какой цех! Такого не было ни на одном автомобильном заводе страны.

На том же ГАЗе, ЗИЛе, АЗЛК были очень сильные составы дизайнеров и конструкторов. Но у них были ограничены производственные возможности. Они могли свою задумку только нарисовать, в лучшем случае - вылепить из пластилина или какого другого материала.

У нас же была производственная база. Что дизайнер рисовал - скажем, рулевое колесо... три, четыре, пять вариантов, - мы их делали в заданном материале. А не в пластилине, покрашенном гуашью. Мы сами шили сиденья. Мы сами делали из пластика панели приборов, комбинации приборов. Мы сами изготавливали ручки, фонари. Мы делали обивки дверей - варианты один, два, три, четыре...

И нашу "самопальную" фару нельзя было отличить от серийной заводской. Она и была настоящей, потому что делалась в условиях, по технологии, максимально приближенной к заводской. Но даже с более высокой требовательностью.

С самого начала постановили: работать только в белых халатах. Опять же по самому высокому классу. Рука об руку - рабочие и ИТР. Хотя какие уж там рабочие... Среди них такие мастера своего дела были... Вот, забегаю вперед, уже недавняя история, 90-х годов. Пригласили нас, вазовцев, поработать в центре стиля ФИАТа "Италодизайне" у знаменитого Д. Джужаро, одного из законодателей мировой автомобильной моды. Был в нашей группе и модельщик Никита Матюхин. Итальянцы его волшебником прозвали. Не существует, кажется, детали, которую он не смог бы изготовить. Когда он садился за верстак, они приходили смотреть, как на чудодейство. Подарки ему вручали, уговаривали в Турине остаться, на любых его условиях.

Такой модельщик форму чувствует получше иного дипломированного конструктора. Бывало, подзывает, показывает: "Тут вот не идет рука, не вписывается". Приглядишься, верно, сопряжение грубое, неаккуратное, значит, и в машине как следует работать не будет.

Так и шло все параллельно - создание дизайн-центра и доводка, постановка на производство "Нивы".

Когда началась сборка первых машин в 062-м корпусе, мы с Валерием Павловичем Семушкиным от них не отходили. Много еще не отлажено было, делалось по обходной технологии, особенно по штамповкам, подчас просто "на коленке".

У меня до сих пор на столе шуп латунный лежит, который я тогда изготовил. С планками: 10 миллиметров, 9, 8... и так до 3. Чтобы проверять подгонку, сопрягаемость кузовных деталей. Старались по низшему допуску пройти, чтобы все стык в



стык, без грубых прогалов - разрешенный допуск тогда установили “тройку”, 3 миллиметра. Где плохая подгонка - обводишь мелом. А рабочие злятся - у них уже программа пошла, - стирают наши меловки. Мы с ними в перепапку: “Ребята, так не пойдет. Или мы своей властью останавливаем конвейер”. В конце концов находили взаимопонимание. Дошло до них, что это не причуды наши.

- “Нива” получилась. Удалась. Она тогда весь мир автомобильный удивила. Как? Откуда это? Первая собственная конструкция - и сразу попасть в “яблочко”?

- Мы еще до начала серийного производства получили подтверждение своей правоты.

Зимой, помню, было дело. У нас был готов первый опытный образец “Нивы”. И пришли к нам итальянцы с ФИАТа. Роскошные пальто, длинные шарфы - любуйтесь. Так они, увидев в демонстрационном зале “Ниву”, побросали куда попало свои одежды и полезли под машину, в машину. Весь их природный темперамент выплеснулся наружу.

- С кем вы это делали? С какой фирмой? Вы не имели права без нас.

- Сами и сделали. Это нашим договором не возбранялось. Никакие зарубежные фирмы к конструированию не привлекали.

- Не может быть... Чем же объяснить, что “пятерка” и “семерка”, которые делались следом, шли, насколько помню, туго, со скрипом?

- А почему? ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107 - это глубокая модернизация наших первых, базовых моделей. Это уже не та “косметика”, которой мы обошлись при постановке ВАЗ-21011 и ВАЗ-21013... Тут решеточку, там воздухозаборник изменить... Мы разработали три варианта. Сами почувствовали, выходит не совсем то. Лишь потом я смог все себе объяснить. Ведь итальянцы - большие мастера в дизайне, в стиле. И вдруг мы пытаемся их элегантно “пальто” не просто перелицевать, а превратить в какое-то новое одеяние.

Поменяли переднюю часть, боковые двери, заднюю часть, фонари, фары - и все равно прототип просвечивал.

Это была неблагодарная и не совсем чистоplotная, с точки зрения дизайнера, работа. Однако деваться было некуда. Рынок требовал обновления, и мы сознательно шли на создание такого “перелицованного” автомобиля. Так родилась “пятерка”, “2105”.

Но в чем-то тут был и полезный опыт. Мы перешли, например, на прямоугольные фары. С боем, со скандалами. А.А. Житков, тогдашний генеральный директор ВАЗа, требовал: “Вписывайте старые фонари. Промышленность не успеет освоить для вас новые”. Тем более, что их должны были делать в Чехословакии, а на нее очень-то не нажмешь.

Мы стояли на своем. И отстояли все-таки свой вариант. Потому что сложился уже коллектив, который мог проявить свой голос. Понимали друг друга и стояли плотно. Сами выходили на контакты со смежными предприятиями, узнавали их возможности. И пошла новая светотехническая аппаратура, новые комбинации приборов.

Не боялись переигрывать в корне интерьеры, основные наружные элементы кузова. Мы не просто рисовали свои предложения, но делали их “живьем” в нашем экспериментальном цехе. Детали, годные не только на “посмотренье”, но и для испытаний на машинах: сиденья, панели приборов, обивки, те же фонари.

“Пятерка” была встречена рынком автомобильным в целом одобрительно. Потом появилась “четверка” - универсал ВАЗ-2104. Затем “семерка”.

Это была радостная работа, когда часов не замечаешь. Нередко она затягивалась до глубокой ночи. И никто не протестовал, не требовал отгулов.

Веселое, энергичное дело. Всё в темпе - завод уже вставал крепко на ноги.

Не обходилось, конечно, и без накладок.

Готовили партию машин для показа в Кремле. Такие смотрины тогда считались обязательными перед запуском в серийное производство. Предполагалось, что генсек или председатель Совмина в тенденциях автостроения такие же доки, как в политике, экономике, культуре и всем прочем.

Экипировку кончили уже ночью. А утром главный конструктор Г.К. Мирзоев повел машины в Москву.

Ну а в спешке всегда как бывает... На передней двери, чтобы закрыть дефект штамповки (выколачивали панель вручную), наложили слишком толстый слой эпоксидной смолы. Было прохладно, адгезия, схватываемость нарушилась. И когда при демонстрации машин в Кремле кто-то сильно хлопнул дверью, все отлетело.

Пришлось объясняться. Что это случайное явление. К счастью, все ограничилось смешками. Хотя я к подобным казусам всегда готов. Первый урок получил в Павлове, когда готовил наш автобус к Ницце. Приехал министр, осмотрел, сел на сиденье, нажал ручку регулировки наклона спинки и чуть не оказался на полу - из 28 кресел именно это оказалось с браком.

Все делалось быстро. Особенно если сравнить с другими советскими автозаводами, где освоение новой модели растягивалось и на семь, и на десять, и на двенадцать лет. А мы уже мыслили другими категориями! Почему так медленно, почему нас так много, а делаем долго?

Особенно тормозили нас смежники. Роль их очень велика, заинтересованность же неизмеримо меньше. У них и своих повседневных забот всегда хватает, а мы хотим: сегодня выдал заказ и чтобы вчера было готово. Но так же не бывает. Значит, надо привлекать их, озадачивать уже на ранних стадиях разработки проекта. Когда у дизайнеров только идея новой машины начала прорисовываться, он уже должен связываться со смежниками: "А вот эти материалы, эти изделия вы, друзья,

сможете мне дать?"

Еще в большей степени это относится к взаимоотношениям конструктора и технолога. Они, даже сидя нередко в одном корпусе, в отрыве друг от друга работают. А должны вместе, с первых дней.

Технолог ждет от конструктора законченный чертеж, отработанное техническое задание. А он должен подключаться, когда у конструктора только первые эскизные наброски появились. Они должны постоянно обмениваться своими мыслями, своими знаниями. То есть стать единомышленниками. Тогда меньше станет задержек, конфликтов: "Что вы тут понарисовали? Это же невозможно выполнить". И еще всегда помнить мудрую мысль: делай на 200 процентов. 100 исчезнет, но 100 еще и останется.

*- Марк Васильевич, вы вышли на интересный аспект. Где лежит граница между желаемым и возможным, между замыслом дизайнера и его реальным воплощением? Художника порой ограничивает, скажем, размер холста, наличие красок, модельера - ткань, фурнитура...*

- А нас еще больше. Ограничения, сплошные ограничения. Прежде всего со стороны производства. Оно же, по сути, консервативно, тяготеет к стабильности. Любая же конструктивная новинка влечет за собой неминуемые, нередко многомиллионные затраты, перестройку налаженных и отлаженных процессов.

Сюда добавляется внутренний консерватизм, нежелание искать приключений на свою шею. Дескать, и так сойдет! От добра добра не ищут. Вам лишь бы покрасоваться, самовыразиться - смотрите, какие мы талантливые. А как нам все это на производство ставить?

Понять можно. И все-таки очень обидно, что мы далеко не всегда выходили победителями из таких извечно неминуемых конфликтов. Вот "восьмерка", "2108". У нас сохранился даже макет - рука не под-

нимается уничтожить. Столько в нее удачных находок вложили. Однако то, что пошло на конвейер, оказалось лишь подобием. Завод не смог конструктивно и технологически осилить предложенный нами интерьер. Я жалею об этом до сих пор.

Почему-то утвердилось, что панель приборов может быть только черной. На “восьмерку” мы, с горем пополам, сделали коричневую. Но у нас тогда обивки пошли чуть ли не зеленые. И гарантий, что мы сможем связать это воедино, что правый и левый “рукава” будут одного цвета, не было никаких. Пепельница уже светлокоричневая. Коробка комбинации приборов серо-коричневая. И не сделай замечания: “Все-то вы придираетесь. Свою функциональную роль они выполняют, не трещат, не лопаются - ну и хорошо”.

Для “2108” были запроектированы оригинальные сиденья. С ними связана любопытная история.

Приехали к нам представители фирмы “Порше”, с которой у ВАЗа был договор на модернизацию “2103”. Привезли они свои “картинки”. Г.К. Мирзоев тогда только вступил в должность главного конструктора. Восторга у него разработки “Порше” не вызвали, но, чувствуя, не решается он их прямо забраковать - как бы “международный” конфликт не вышел. Я его уговариваю: “Не соглашайтесь, у них наверняка есть лучшие варианты”.

Для немцев это как гром с ясного неба - работы отвергают, и кто?

Тем не менее, утром приносят другие предложения, еще и еще... Я: “Нет, что-то не то. Продадут нам свой вчерашний день”.

Немцы в трансе: “Просим дать телекс на фирму”.

Через день прилетел президент “Порше”. Хозяин фирмы. Вальяжный, слова лишнего не скажет.

- Что вас не устраивает? Только учтите, у меня время очень ограничено... Не можете найти согласие? Но я хотел бы сначала познакомиться с постановкой дизайна в управлении главного конструктора.

Мирзоев:

- Пожалуйста. Господин Демидовцев вам все покажет.

Идем в наш дизайн-центр. Я не бывал на “Порше”, но знал авторитет фирмы. Ее всегда отличала очень грамотная, профессиональная работа по дизайну. Своеобразная.

Вошли.

- Вот наш дизайн-центр.

- Весь ваш?

- Весь.

- Унваршайнлих - невероятно.

Он предположить не мог, что в русской глубинке, в какой-то Самарской губернии возможно подобное.

Обошел все участки, мастерские. Внимательно, профессионально все оценил.

И увидел у стены несколько опытных сидений, в том числе и для “восьмерки”. Он сел на пол, на это сиденье, поворочался туда-сюда, оценивая удобность.

- Подарите мне его. Оно мне нравится.

Сиденье получилось на самом деле отличным. Его разрабатывал Володя Плешанов, очень одаренный дизайнер. Только вот в серию мы его, хотя столько лет прошло, так и не смогли запустить.

- Ну а что президент?

- Вернулись, он что-то своим коротко сказал, потом уже общее резюме:

- Со всеми вашими замечаниями фирма согласна.

Они будут учтены при доработке.

- А сиденье подарили?

- Нет, не помню как договорились... Потом одно из этих сидений кто-то стащил, а другое долго мне прямым упреком на глаза попадалось.

Но работа с “Порше” пошла в нормальном русле. Они доводили механическую часть: двигатель, стеклоподъемники, тормозную систему, узлы кузова - серьезные дела. Но решений наших дизайнерских, практически, не ревизовали. И, наверное, удивились, когда увидели вазовскую “Самару” совсем в

другом облачении. Замах был молодецкий, а удар получился хлипкий - то не смогли, другое не успели к началу серийного выпуска. Да что там, даже в “десятку”, “2110”, многое из тех находок так и не смогли протиснуть.

Какая панель приборов была - загляденье. Но снова ограничения. То клавиша не такая - унифицируйте. Рычаг подрулевой - “Что вы все выпендриваетесь?”

А немцы, итальянцы, не говоря уже о японцах или американцах, тем временем на глазах меняют облик своих машин, чуть ли не ежегодно. Они шьют новые “платья”, пришивают новые “пуговицы”. Они применяют новые “нитки”. Они меняют “карманы”, меняют все, все, все. И напрочь не понимают нас, когда мы к новому платью пришиваем старые пуговицы.

Европа осваивает, японцы осваивают. А у нас опять нет нужных красителей. Опять нет нужных материалов. Опять нет каких-то технических средств, денег.

А откуда быть деньгам, если за рубежом наши автомобили - это поперек и рядом, - почти все перекрашивают, шлифуют. Машина становится неузнаваемой. Но за это “доводчик” снимает с дохода завода, кладет в свой карман суммы, которые и не снились моим дизайнерам.

Вот мы сейчас делаем интересные предложения по “шестнадцатой” модели. И нас уже сегодня угаривают: давайте попроще, это давайте уберем. Там завод сторел, здесь слабые технологи, тут сырье не закупили. Денег не хватает на хлеб, а вы...

И все-таки в “шестнадцатой” модели мы хотим выйти на баррикаду и стоять до упора. “Одиннадцатая”, “двенадцатая”, “шестнадцатая” модели - это машины уже следующего столетия. Ответственность-то какая!

Работают над “шестнадцатой” молодые дизайнеры - специально развязал им руки, чтобы над ними не тяготело. И только прошу, умоляю:

“Ребята, не зажимайтесь, раскройте весь свой интеллект, вкус, проявите все, на что вы способны. У вас есть все возможности”.

В Европе вряд ли найдешь сегодня дизайн-центр, равный новому вазовскому. И дело не только в размерах, как-никак 23 тысячи квадратных метров. Главное, его техническая оснащенность, его возможности.

В комплексе НТЦ мы получаем свою аэродинамическую трубу. А ведь до сих пор приходилось испытывать, продувать наши модели в аэродинамической трубе Казанского авиационного института - далеко, дорого, неудобно.

Сколько было сил потрачено, чтобы убедить - это не роскошь. Для улучшения аэродинамики автомобиля, а значит экономии топлива, снижения материалоемкости, даже повышения комфорта в салоне нужно иметь свою аэродинамическую трубу. Мы ее получили, хотя пришлось стучаться в самые высокие инстанции, объяснять необходимость этого самым высоким гостям, посетившим ВАЗ.

Мы получаем возможность по-настоящему работать с цветом.

Задумайтесь, человек в своем мироощущении первым воспринимает цвет, затем форму, твердость материала, запах и все остальное. Какое он яблоко выбирает? Красненькое. Огурчик - зелененький. Кошечка - беленькая или рыженькая.

В наших серых городах, в наших однообразных производственных помещениях, среди оборудования, покрытого серо-буро-грязной, но зато немаркой, экономичной краской, в скучно-тусклых школьных классах, институтских аудиториях, а потом и офисах мы отвыкаем воспринимать богатство цветовой палитры мира. У нас того и гляди атрофируются способности воспринять те сотни цветов и оттенков, на которые способны наши органы зрения и наш мозг.

И мы создали у себя отдел цвета. В каком еще дизайн-центре есть такой? Даже у японцев, у аме-

риканцев, хотя они сейчас занимаются этим очень плотно.

Где еще такая цветастая страна, как Россия? Луга, поля, рожь, небо, древние русские иконы и русская светская живопись, наша Гжель, Палех, павловопосадские платки... Цвет для нас должен быть вопросом номер один. Без него мы не выйдем на форму.

- А как вообще рождается концепция автомобиля? Как угадать будущее?

- Интересный вопрос. Есть в Париже такой международный центр, где ежегодно представители крупнейших автомобильных фирм съезжаются и обсуждают, развивают свои прогнозы на будущее. Но мы пока не вхожи туда.

Что нужно людям? Что ждут они от того же автомобиля? Мы стараемся придумать за них, и вроде бы для них. Собираем технический или какой там другой совет. С умным видом рассуждаем. Как же, профессионалы.

А, может, первый совет должен быть не техническим? Может, надо пригласить художников, поэтов, писателей, школьников, рабочих, домохозяек? Показать им свои модели. Пусть они посмотрят, пусть выскажут, что обо всем этом думают.

Смотрите, мы делаем автомобиль и выпускаем его на улицу. Как своего ребенка. И он пошел по этим хорошим (или плохим) улицам. И мы говорим - ав-то-мо-биль. А почему, спрашивается, он такой? Почему именно такого размера? Почему мы записали: ВАЗ - малый класс. Но кто нам запрещает делать другие? Мы начали выпускать микролитражки, "Оку", - а ведь раньше себе не позволяли. И вообще, что такое транспорт для человека?

Мы, старшее поколение, обременены запретами. Я делаю ставку на молодых. Они обязательно найдут те транспортные средства или те коммуникации, при помощи которых будет перемещаться че-ло-век. Может, они даже откажутся от этих технических сооружений, конструкций и обратятся к

бионике.

Посмотрите, какая красивая рыба. Какая красивая ракушка. Какая красивая собака. Какая корова великолепная. А автомобиль - искусственный.

Недаром же американцы изучают эту бионику днем и ночью. И у них рождаются эти серебристо-голубые краски, у них кожа обивочная для автомобилей тоже серебристо-голубая. Да еще с каким-то отливом. Да еще с каким-то оттенком. И у нее запах обалденный.

А у нас черная кожа. Может, потому, что пол на сборочном конвейере тоже черный...

Надеюсь, ответил на ваш вопрос. Автомобиль сегодня - неотъемлемая уже часть нашей жизни. Автомобиль - продолжение нас самих.

- Значит, надо не просто поспевать за мировым автомобильным рынком (мы много говорим о конкурентоспособности в плане, прежде всего, экономическом), но почаще вспоминать о той "печке", с которой все начинается, - о современности, совершенстве автомобиля в свете сегодняшних представлений о нем.

- Задачи, критерии, точки отсчета постоянно меняются. Мы особенно явственно ощущаем это теперь, когда получили возможность чаще выезжать за рубеж - на выставки, ежегодные автомобильные салоны, на ведущие иностранные фирмы.

Каждый год, каждый месяц нужно менять, корректировать идеологию автодизайна как промышленного, социального искусства. А это начинается с корректировок в самом себе, готовности к новому, стремлению угадать его.

- Марк Васильевич, извините, если не совсем корректный вопрос. Можно ли говорить сегодня о вазовском стиле автодизайна, о тольяттинской школе?

- Как известно, всяк кулик свое болото хвалит. Недавно, когда мы познакомили итальянцев со своим вариантом модернизации "Оки", они крайне поразились:

- Что такое? Откуда вы взяли? Вы купили аналог?

- Нет, это наша собственная разработка.

И когда они, итальянцы, известные в мире стилисты в области автодизайна, предложили нам организовать совместную работу, это было приятно.

В середине 1992 года большая группа наших специалистов провела три месяца в Турине, на ФИАТе и на фирме "Италодизайн" - по приглашению, кстати, итальянцев. Мы не чувствовали себя там учениками, подмастерьями, хотя много и почерпнули полезного. Скорее, мы были коллегами. Руководители "Италодизайна" открытым текстом зазывали: "Оставайтесь у нас. Мы обеспечим все условия вам и вашим семьям".

- Ну и как?

- А вот так. Видите, сидим здесь с вами, обсуждаем последние вазовские модели, бурчим, что они медленно запускаются в производство.

Или вот японцы. В нашем деле они вроде инопланетян, так далеко ушли в искусстве создания автомобилей.

Приезжает к нам их делегация. Специалисты с опытом, с именем. Привел их генеральный директор В.В. Каданников в наш зал, рассыпались по столам, все записывают, снимают. Стоял у нас электромобиль - разработка уже довольно старая, но модель изящная, смотрится. Так в маленькую кабину, где еле двое помещаются, японцы забрались втроем. Ощупывают все, все трогают, все фотографируют. Значит, интересно. И вопросы: "А почему вы это серийно не выпускаете?" Что им ответишь?

Третий пример. Приехал англичанин, представитель фирмы, строящей тоннель под Ла-Маншем. Дело идет к концу, и теперь они подбирают в мире транспорт, подходящий для обслуживания тоннеля - для ремонтников, для полиции. Тоже все внимательно осмотрел и тоже прилип к нашему электромобилю: "Сможете нам сделать на основе его 500 открытых грузовиков?"

Наверное, о чем-то это говорит.

(Материал готовил А. Шаврин)