

Муниципальное учреждение культуры
"Библиотека Автограда"
Читальный зал

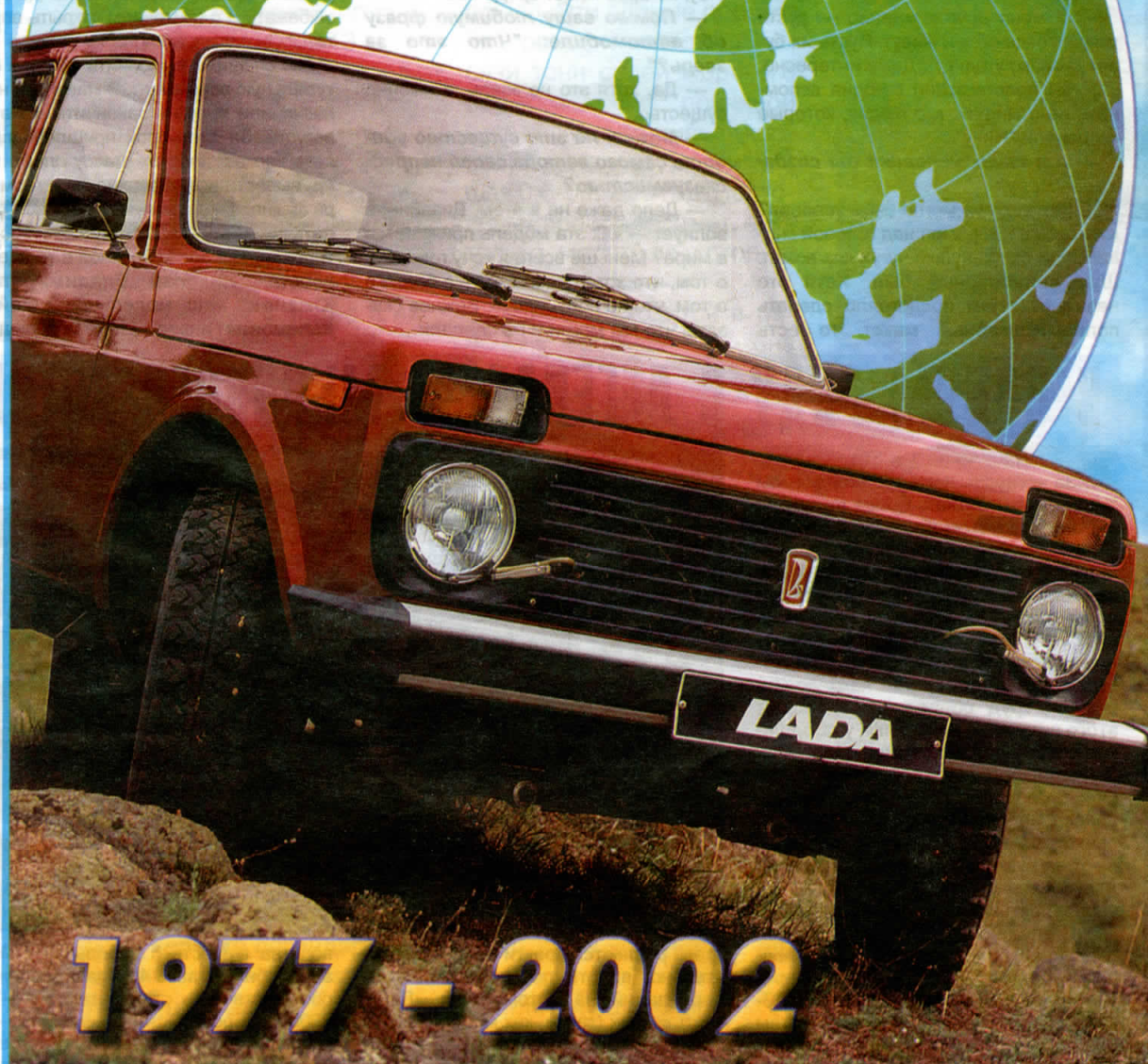
89 736096

ВОЛЖСКИЙ АВТОСТРОИТЕЛЬ

Пятница,
5 апреля
2002 года

Газета основана в августе 1969 г. • Компания телерадиовещания и печати АО "АВТОВАЗ" • № 62 (5809)

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В СТРОЮ



1977 - 2002

УВАЖАЕМЫЕ ВАЗОВЦЫ, ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

5 апреля 1977 года на Волжском автозаводе произошло событие, значение которого в полной мере можно оценить лишь спустя многие годы. Начало товарного производства автомобиля повышенной проходимости "Нива" ВАЗ-2121 вывело наш завод на принципиально новый уровень восприятия в мировом автомобильном сообществе.

Создатели "Нивы" — заводские дизайнеры, конструкторы, технологи, рабочие, экономисты — сумели в немыслимо короткие для этого времени сроки и с минимальными инвестициями разработать и воплотить проект конвейерного производства автомобиля, который вот уже четверть века успешно продается по всему миру.

Более полутора миллионов малолитражек этой модели и десятков модификаций — таков количественный результат работы, удостоенной высоких международных оценок. Коллектив ВАЗа, до этого успешно освоивший выпуск автомобилей по лицензии ФИАТа, заявил о своем собственном творческом инженерном потенциале, способности и желании решать новые задачи технического развития.

"Нива" стала первым в мире автомобилем повышенной проходимости, имеющим несущий кузов, технологичным, с высокими эксплуатационными показателями.

В цехах ВАЗа, где рождается "Нива", происходила естественная смена поколений, но, к чести этих коллективов, там сохраняется высокое чувство ответственности за общий результат. Мы благодарим всех работников АО "АВТОВАЗ", ветеранов труда за тот авторитет "Нивы", который удается поддерживать, несмотря на все внешние и внутренние трудности.

Жизнь не стоит на месте. Инженерные службы АВТОВАЗа создали целое семейство автомобилей этого класса, сохранив все лучшее, чем обладает "Нива", но с учетом самых современных требований по экологии, эргономике, дизайну, надежности, проходимости.

Постановка на производство новой "Нивы" будет осуществляться посредством совместного предприятия АВТОВАЗа с концерном "Дженерал Моторс" и Европейским банком реконструкции и развития, выделяющими необходимые финансовые ресурсы.

Значительная часть вклада АВТОВАЗа воплощена в конструкции автомобиля, который будет выпускаться под именем "Шевроле-Нива".

Впервые в истории "Дженерал Моторс" выбрал для производства разработку другой фирмы — ВАЗ-2123.

Сейчас на нашем заводе идет широкомасштабная реконструкция. Ее цель — обеспечить качественными комплектующими сборку "Шевроле-Нивы" в совместном предприятии. На ВАЗе создаются новые рабочие места с мировым уровнем технологии по сварке, окраске кузовов, изготовлению комплектующих изделий. Более тысячи единиц оборудования предстоит изготовить, смонтировать, запустить в цехах. "Шевроле-Нива" дает мощный импульс дальнейшему развитию нашего предприятия и наших смежников.

Мы поздравляем с праздником вазовцев, причастных к разработке и производству 21-й "Нивы". Доброго вам здоровья, взаимопонимания в семьях, достатка, успехов во всех начинаниях! А тем, кто сегодня участвует в подготовке "Шевроле-Нивы", пожелаем настойчивости, профессионализма, понимания значения этой работы.

Такой же жизненно важной для ВАЗа, как и четверть века назад.

- Ю.Б. СТЕПАНОВ** — и.о. президента-генерального директора АО "АВТОВАЗ"
- А.А. МЕЛЬНИКОВ** — председатель производственного совета АО "АВТОВАЗ"
- Н.М. КАРАГИН** — председатель профсоюзного комитета АО "АВТОВАЗ"

В ОДНОМ РЯДУ С ЛЕГЕНДАМИ МИРОВОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

Все мы в той или иной степени подвержены влиянию капризной моды. Диктует она свои условия и автомобильному миру. Ежегодно ведущие автомобилестроительные компании представляют на автосалонах свои последние разработки, дающие толчок развитию самого процесса создания автомобилей. Меняются подходы и методы проектирования новых моделей, применяются параллельный инжиниринг, появляются новые технологии и материалы... Прогресс в этой отрасли движется семимильными шагами, давая возможность автолюбителям выбирать лучшее из лучшего. И все-таки существует в этом мире классика,

средни маленькому черному платью от Коко Шанель, которая стала своеобразным эталоном стиля и не подвержена быстротечному и переменчивому влиянию моды. Не так уж и много в истории мирового автомобилестроения найдется примеров долгожительств каких-либо моделей легковых машин, не претерпевших на протяжении десятилетий серьезных изменений. Только самые удачные конструкторские разработки сохраняют первоначально задуманный вид в течение 20—30, а то и более лет, и автомобили эти остаются любимыми и востребованными покупателями во всем мире. Среди них поистине "бест-

селлеры" конструкторской и дизайнерской мысли — "Остин Мини", "Рено-5", "Лэнд Ровер Дефендер", фольксвагеновский "Жук", "Порше 911"... Достойное место среди этих легендарных машин по праву занимает и знаменитый вазовский внедорожник "Нива". Идея этого автомобиля и ее воплощение в жизнь оказались настолько удачными, что на протяжении четверти века "Нива" остается востребованной мировым рынком. И что наиболее важно, она положила начало созданию нового типа автомобилей — комфортабельных, полноприводных легковых машин.

Продолжение на 2-й стр.

Уважаемые создатели "Нивы"!

25 лет назад с конвейера корпуса 062 сошел первый автомобиль "Нива" ВАЗ-2121. Но работа по его созданию началась задолго до этого знаменательного события. Оригинальные конструкторские решения, смелый дизайн, новые технологии и напряженные испытания явились залогом успеха данного проекта. Именно совместная работа дизайнеров, конструкторов, технологов и испытателей позволила сделать автомобиль, не имевший аналогов в мире.

Создание "Нивы", ставшей поистине легендарной и получившей мировое признание, служит ярким примером творческой работы всего нашего коллектива.

Мы убеждены, что новые проекты будут достойным продолжением славной истории технического развития АВТОВАЗа.

- Вице-президент по техническому развитию К.Г.САХАРОВ**
- Председатель профкома ДТР Н.В.НЕУГОДНИКОВ**
- Председатель ПС ДТР А.Е.ЦАРЕВ**



VAZ-2120 Такси

VIS-2346

VAZ-21218 Форз

Бора

VAZ-212182 Форс

VAZ-2131-05 (медицинская)

VAZ-210834 Тарзан

"НИВА" VAZ-2121 — РУССКАЯ СЕНСАЦИЯ

Этот автомобиль сбросили с парашютом на Северном полюсе, и он без проблем завелся. Он поднялся по руслу высохшего ручья на самую высокую точку Японии — вершину Фудзиямы (3776 м). Он стал единственным автомобилем "ВАЗ", который экспортировался в Страну восходящего солнца. Чтобы купить эту машину, в Германии записывались в очередь, как на "Мерседес". Этот автомобиль стоял на пьедестале почета ралли "Париж—Дакар", выигрывал "Ралли фараонов", "Париж—Тунис", "Алжир", "Камерун"... Мировым рекордом стало "восхождение" автомобиля на высоту 5726 метров на Тибетском плато в Гималаях. Более трети из всех выпущенных за четверть века автомобилей ушло на экспорт. Эта машина бежит по дорогам более 100 стран мира. Она прошла все континенты. Недаром за рубежом автомобиль назвали "русской сенсацией"... И это все — "Нива".

Первая исключительно вазовская разработка стала поистине триумфальной. Ровно 25 лет назад — 5 апреля 1977 года — "Нива" VAZ-2121 впервые сошла с вазовского конвейера.



Петр Михайлович ПРУСОВ — руководитель проекта "2121", его называют "отцом" вазовской "Нивы". В 1986 году Прусов получил от японцев, в свое время оценивших русский внедорожник, рекламный проспект будущей модели "Сузуки Витара" с надписью: "Крестному отцу этого автомобиля". Удоставался ли кто-то еще подобного признания от традиционно сдержанных жителей Востока?..

На встрече с российскими журналистами, посвященной юбилею "Нивы", Петр Михайлович воздал по заслугам

всем, принимавшим участие в рождении первого вазовского внедорожника (хотя даже просто перечислить их было нелегкой задачей). **Валерию Павловичу Семушкину** — автору всего дизайна "Нивы" (тогда разработки интерьера и экстерьера велись вместе). **Евгению Дмитриевичу Малянову** — начальнику бюро автомобилей 4x4 — он отвечал за выход "Нивы" в свет. **Вадиму Александровичу Котлярову** — ведущему испытателю "Нивы". **Николаю Валентиновичу Макееву** — водителю-испытателю, совершившему на "Ниве" самые длительные путешествия (до Забайкалья и Антарктиды). **Валерию Федоровичу Карабанову** — на "Ниве" он участвовал в соревнованиях не только в СССР, но и в Австралии, и Новой Зеландии. **Валерию Ивановичу Доманскому** — автору разработок по заказам военных, в том числе плавающей "Нивы". **Валерию Георгиевичу Кротову**, который основательно поработал со спецкомплектациями "Нивы". Над проектом автомобиля VAZ-2121 трудилось множество вазовских специалистов...

Модификации "Нивы" тоже непросто перечислить. Выставленные в ряд перед журналистским десантом, они просто "окупили" все подходы к зданию НТЦ. Снегоболотоход "Марш", броневик "Форс", пляжный "Ландоле", медицинская "Нива", репортажный "Ньюс-Хантер", пятидверный VAZ-2131, минивэн "Надежда", "Такси"...

— Программа выпуска "Нивы" стабильно увеличивалась: сначала 25 тысяч, потом — 50, 70, но она делалась в одном варианте! — вспоминает Петр Прусов. — А я всегда бился за продолжение "рода", за новые модификации. Автомобиль ведь не коньяк — он, как и человек, стареет. Первой настоящей модификацией (не считая "Нивы" с правосторонним рулем и с дизелем) стал "Бизон", сделанный еще в УГК на Восточном кольце. А вот уже с появлением ОПП, фирмы "Бронто" автомобилей на базе "Нивы" стало достаточно много. И сейчас у меня, можно сказать, целое "стадо" "Нив"!

В прошлом году была удостоена чести новая "Нива" VAZ-2123 — впервые в истории русский автомобиль взяли для производства на иностранном СП.

Конечно, у нас было множество проектов на базе "Нивы": амфибия, кабриолет, ретро-автомобиль... Один из нереализованных проектов (далее чертежа он не пошел) — летающая "Нива". Но это уже тема для следующих поколений...

Ольга КИРЮШКИНА
Фото Юрия МИХАЙЛИНА

На рисунке: ретро-"Нива"



"НИВА" — СУЩЕСТВО, КОТО



Автор дизайна "Нивы"-2121 Валерий Павлович СЕМУШКИН — не любит юбилейной суеты. Он смотрит на "Ниву" с позиций реалиста, трезво оценивая ее достоинства и недостатки.

— **Столько мифов уже возникло вокруг "Нивы" — вас это не раздражает?**

— У меня другое мнение — пусть мифы создаются и живут. Пусть их будет сколько угодно... Даже интересно. Я бы просто хотел сегодня вспомнить не о мифах, а о людях, которые создавали "Ниву".

— **А в каких условиях вы создавали "Ниву"?**

— Какие тогда могли быть условия? Ютились в КВЦ, кран над головой сновал туда-сюда, чушки чугуны возил. Шум невероятный был. Хотя это неважно... Нам предстояло сделать полномасштабный макет, то есть

модель в натуральную величину в пластилине. Выслушать миллион замечаний, доработать модель и передать дизайн-проект главному конструктору.

Мне было просто интересно над этим автомобилем работать...

— **А когда вы впервые почувствовали "охотничий азарт" в познании автомобилей?**

— Когда ребенком был. Я замечал любую необычную модель. В то время появилась М72 — "Победа" повышенной проходимости. Я видел ее в условиях деревенского бездорожья, распутицы — она была великолепна.

Однажды весной еще подростком я увидел на деревенском рынке трофейный "БМВ". Потрясающий автомобиль. Я кое-как пробился сквозь толпу... Сверкающий черный кузов, красное кожаное сиденье, приемник издавал божественные звуки... Залюбовался его формой. Впечатление было сильнейшее — как будто я увидел какое-то природное чудо. С тех пор я отношусь к автомобилю как к явлению — к существу, которое живет среди нас.

— **Помню вашу любимую фразу об автомобиле: "Что это за зверь?"**

— Да, хотя это не зверь, а именно существо.

— **Может ли это существо удивить самого автора своей непредсказуемостью?**

— Дело даже не в этом. Дизайнера волнует — как эта модель приживется в мире? Меньше всего я хочу говорить о том, что хотел сделать, — а больше о том, что не получилось. Важнее сказать, что мы могли и не сделали...

— **Об этом стоит говорить в юбилейный день "Нивы"?**

— Безусловно, стоит. Не дотянули до уровня комфорта даже того времени, особенно по снижению уровня шума и вибрации. Причем это не сделано до сих пор.

Мы говорим о повышенной проходимости "Нивы", но сейчас этого уже недостаточно. Потребителю подавай и другие качества... Вот над этим надо было работать в свое время.

— **А если сделать скидку на то время?**

— Нет, скидок делать не стоит.

— **Но если "погрузиться" в то время, когда создавалась "Нива", — кто или что влияло на ее образ?**

— Когда работаешь над формой автомобиля, каждый коллега считает своим долгом что-то подсказать. Помню, нынешний заместитель начальника УПД **Юрий Михайлович Пашин**, увидев макет "Нивы", посоветовал: "Подумай, ведь это должна быть солидная машина — такая, что, когда мужик в деревне подьедет к дому, жена должна выбежать и с почтением открыть ворота..." Он шутил, но попал в точку.

Мы спешили выполнить макет в натуральную величину... В мае 72-го нам назначили срок — закончить макет к августу. За этот срок пришлось сделать каркас, набрать массу пластилина, вывести все поверхности и геометрические закономерности — и передать эстафету по дальнейшему проектированию кузова. Со мной в то время работал **Николай Владимирович Юманов**, наш модельщик. **Файзи Халимович Ганеев** — тоже модельщик,

В ОДНОМ РЯДУ С ЛЕГЕНДАМИ МИРОВОГО АВТОМО

Начало на 1-й стр.

...За четверть века производством "Нивы" изготовлено более полутора миллионов автомобилей. Со сборочного конвейера 062-го корпуса каждые 3,6 минуты сходит готовая машина, а ежесуточный темп сборки составляет 256. Объемы производства не столь масштабны в сравнении с главным конвейером, где готовый автомобиль сходит каждую минуту, но труд сборщиков "Нивы" от этого ничуть не легче, чем у сборщиков остальных вазовских моделей.

Даже напротив, по словам начальника производства "Нивы" **В.А.Иванова**, не все рабочие главного конвейера, приходящие в 062-й корпус, выдерживают нагрузки. Уж кто-кто, а Владимир Алексеевич может говорить об этом с уверенностью, так как досконально знает специфику сборки не только "Нивы". Он 7 лет проработал на главном конвейере СКП, прежде чем перешел в 1977 году в производство VAZ-2121. Начав свой трудовой путь в этом производстве со старшего рабочего, Владимир Алексеевич в итоге возглавил работу всего корпуса.

Одна из основных особенностей работы производства "Нивы" заключается в ее замкнутом цикле. Это подразделение можно назвать заводом в заводе. Здесь свои сварка, окраска и сборка не только автомобилей, но и их узлов и агрегатов. Даже часть испытательного автомобиля проходит в производстве. На закупленных в 1992 году роликовых стендах фирмы "Дженерал Моторс" проверяется динамика внедорожников с электронной системой впрыска. Собственные службы обеспечения и ремонта, технологический отдел как бы завершают картину. Все ставящиеся перед корпусом задачи



здесь решаются практически самостоятельно, вплоть до проведения модернизаций на автомобилях. Лишь часть из них (такие, как модернизация кузовов VAZ-2121 и затем VAZ-21213) проводилась совместно со специалистами других подразделений завода и СКП. Так сложилось, что производство на протяжении всех 25 лет своей работы никогда не становилось, что называется, "узким местом" завода. Его работу всегда отличала и отличает стабильность и четкость в выполнении всех показателей.

Рассказывая о выпускаемых сегодня 062-м корпусом модификациях "Нивы", **В.А.Иванов** отмечает постоянную востребованность базовой модели VAZ-21213. На внутренний рынок идут автомобили, соответствующие нормам токсичности Евро-2, на внешний — Евро-3. По Евро-3 объемы планируются небольшие. Из апрельского плана произ-

водства в шесть с небольшим тысяч автомобилей лишь 400 машин должны соответствовать стандартам Евро-3 и 2600 — Евро-2. Остальные "Нивы" — с карбюраторным двигателем, востребованным в Казахстане (где нет специальных станций техобслуживания для инжекторных "Нив") и других государствах ближнего зарубежья.

При проектной мощности производства "Нивы" в 75 тысяч автомобилей в год сейчас выпускается 69 тысяч, а с учетом разобранных серий — 90 тысяч. Разобранные серии поставляются в опытно-промышленное производство, на фирмы "ВИС" и "Бронто". До недавнего времени они отправлялись в Эквадор и на Украину (второй месяц поставки туда приостановлены). Плюс к этим планам идет и обязательный выпуск запасных частей (в объеме 6 млн. рублей ежемесячно).



Нива-Кабрио

ВА3-2131

ВА3-2122 (проект)

ВА3-2120

ВА3-212183 Ландоле

ВА3-1922 Марш

ВА3-2329

РОЕ ЖИВЁТ СВОЕЙ ЖИЗНЬЮ

царство ему небесное... Над макетом работал модельщик **Борис Михайлович Скрипник**, над интерьером — **Сергей Полегаев**. Первые опытные образцы собирал **Борис Викторович Макаров**. Он в экспериментальном цехе делал кондуктор для "Нивы", участвовал в сварке кузова, изготовлении оснастки и до сих пор работает у нас в дизайн-центре.

Это была беззаветная работа. Не надо было никого заставлять — признаюсь, такому упорству в работе я у них в чем-то учился. Конечно, для дизайнера важно сосредоточиться и "бить в одну точку", но для исполнителей его замысла это еще сложнее... Они настоящие мужики — талантливые, трудолюбивые.

— Кто еще из коллег-дизайнеров работал с вами?

— **Адик Пак** на каком-то этапе работал над интерьером — его "след" остался в обивках дверей, арках колес. Одновременно и мне пришлось разрабатывать дизайн интерьера. Это очень трудоемкий процесс. Но благодаря тому, что сначала делали кузов, а интерьер позже, удалось поработать и над тем, и над другим.

Опять же, думаю, в то время мы недотрагивали и по интерьеру. Много замечаний было к сиденьям. Вынужденная унификация не всегда дает положительные результаты.

С другой стороны, хочу подчеркнуть — этот автомобиль нельзя критиковать за то, что он тесноватый, багажник маленький и прочее... Он таким был задан и задуман.

— А что это была за история с первой опытной партией "Нивы"?

— Ее выпускали к очередному партийному съезду в 1976 году. Конечно, напряжение было колоссальное. Я участвовал в финишных работах — меня направили курировать процесс сварки и рихтовки кузова перед окраской. На многие детали кузова еще не было чертежей, а я досконально знал, что к чему. Бывал на совещаниях технического директора **Фаршатова** — известно, что проводил он их круто. Ткнул в меня пальцем: "А ты будешь отвечать за качество кузова перед окраской"... Стал я искать контакт с рабочими в СКП. Вместе с начальником участка **Семеном Архиповичем Захаровым**, тоже отвечавшим за качество кузова, мы поговорили с рабочими на собрании, я показал им большие цветные фотографии "Нивы"... Отношение к "Ниве" на глазах менялось к лучшему. В конце концов добились приличного качества — по крайней мере, по кузову. Было очень здорово — увидеть первые товарные "Нивы", выстроившиеся в ряд. Те автомобили позволили "Ниве" войти в производство, дали богатый материал для доводки и испытаний.

— Вам запомнилась перея "народная" реакция на "Ниву"?

— Я люблю выезжать с испытателями на первых образцах. Однажды мы отправились на опытной "Ниве", покатались по полям, по весенней грязи и заехали пообедать в деревенскую столовую. На радиаторе "Нивы" — для маскировки — была эмблема "F", на кузове надпись "Freeway". Вышли из столовой — а вокруг автомобиля толпа. Какой-то мужик лежит на фуфайке в грязи,

изучая нашу "Ниву" снизу: "Э, да тут еще и передок ведущий!" Естественно, нас засыпали вопросами: "Что это за автомобиль?" Говорим: "Не видите, что ли?" "F" — ФИАТ, значит..." Мужики в ответ: "Ладно заливать-то..." Неожиданно нам помог один из зрителей: "Гляньте, руль-то точно фиатовский!" Толпа одобрительно загудела: "Вот могут же иностранцы делать!" С тем мы и уехали. Тайну "Нивы" не раскрыли.

— Чем можно объяснить бум вокруг "Нивы"?

— Сначала бума не было. Здесь, в России, автомобиль не сразу поняли. А за рубежом заметили быстрее. Разумеется, там был выбор, но "Нива" выделялась сочетанием элементарного комфорта легкового автомобиля и повышенной проходимости.

— Помните, в 80-е годы во Франции наши дилеры отмечали небывалый спрос на "Ниву"...

— Тогда в Европе было не так уж много автомобилей повышенной проходимости. В основном — послевоенные немецкие или австрийские модели, английский "Лэнд Ровер" и некоторые другие.

— Как мы помним, "Нива" создавалась для "сельского труженика"...

— ...Хотя сначала была освоена горюжанами. Ясно, что покупательная способность сельчан была ниже. А городские жители очень быстро раскусили ее преимущества. На село "Нива" пришла несколько позже. У этой модели сложная, но счастливая судьба.

Диана СТУКАНОВА
Фото автора

АМФИБИЯ — самая фантастическая "Нива"

О водоплавающей "Ниве" ходят легенды. Наконец-то ее тайна раскрыта очевидцем. В свет вышла книга **Вадима Котлярова "Вижу цель. Записки командора"**. Автор — наш человек, известный вазовский испытатель, опытный командор (на сленге "дорожников" так принято называть руководителя выездных испытаний). Его книга открывает историю рождения наших моделей "с пеленок". Одна из глав посвящена вазовской амфибии — самой малоизвестной "Ниве".



Сначала планировался утилитарный армейский джип. Но заказчица из Минобороны захотела большего... Джип, преодолевающий любые водные преграды, — вот о чем грезил военный чин.

Машина получила заводской индекс 2122. Бывалым специалистом она и запомнилась как "двадцать вторая".

"...Меня перебрали на проект амфибии, который и довелось вести десять с лишним лет — от первых образцов до самого финиша", — пишет **Вадим Котляров**.

В "мозговом штурме" по выработке концепции будущей амфибии — в отличие от прежних времен — полноценно участвовали испытатели.

Летом 1970 года центром стиля были разработаны графические решения внешней формы военного джипа.

В 1976 году изготовлены два первых образца "Нивы"-2122 серии 100. В 1983-м проведены госиспытания двух образцов серии 400, а в 87-м изготовлены три образца с учетом замечаний госкомиссии.

Всего за 10 лет было создано 20 образцов амфибии. Машина творила чудеса. Она легко преодолевала с ходу любые препятствия — ухабы, сыпучие пески. На воде развивала скорость более 4 километров в час за счет вращения колес.

Автор пишет: "Фантастический был автомобиль! До сих пор вазовские испытатели с почтением его вспоминают — таких машин... больше никогда видеть не довелось!"

Но амфибия в конце концов оказалась невостребованной: "Увы, у каждой медали — две стороны. Именно "плав" и погубил в конечном счете эту машину. Наличие герметичного днища исключило возможность ее сборки на конвейере "Нивы", где кузов "одевается" сверху на шасси. Требовалось отдельное производство, на создание которого тогда не оказалось средств ни у завода, ни у заказчика".

Финал был таков: "... ценой многолетних усилий получена оригинальная, современная, не имеющая аналогов в мире конструкция амфибии... Увы, из-за неплатежеспособности заказчика машина так и не дошла до производства. Более того, выяснилось, что завод, грубо говоря, вообще просто "водили за нос". Заказчики не прочь были покупать готовую продукцию, но финансировать самое главное — подготовку производства — у них и в мыслях не было.

Уникальный, самобытный, чисто российский автомобиль оказался невостребованным и "завис". Обидно.

Книгу читала **Диана СТУКАНОВА**

ОБИЛЕСТРОЕНИЯ

Цветовая гамма, используемая для окраски "Нив", не отличается большим разнообразием, так как цех окраски в производстве не столь крупный, как в главном корпусе СКП. Технология не позволяет применять столь популярные среди автолюбителей металлизированные эмали. Но даже небольшой спектр цветов, в которые окрашиваются "Нивы", не снижает востребованности этих автомобилей на рынке — они всегда пользуются спросом. А среди пастельных эмалей, в которые окрашиваются вазовские внедорожники, преобладает ярко-белый цвет. Также используются эмали со звучными названиями "Мурена", "Баклажан", "Гранат" и "Балтика"...

Рассказывая о сегодняшнем дне производства "Нивы", нельзя не затронуть и тему того, что ожидает корпус в ближайшем будущем. Как известно, с наращиванием объемов производства автомобилей VA3-2123 будет снижаться количество выпускаемых старых "Нив". Конечно, такая перспектива не может не волновать коллектив. Жизнь многих работников 062-го корпуса давно и прочно связана с производством "Нивы", часть из них работает здесь с самых первых дней. И поздравляя свой коллектив с 25-летним юбилеем "Нивы", **В.А. Иванов** говорит прежде всего о том, что впереди у Волжского автомобильного завода новые модели — VA3-2123 и "Калина", и для каждого работника корпуса найдется точка приложения своих сил. А пока в день юбилейной даты **Владимир Алексеевич** искренне благодарит весь коллектив производства "Нивы" за труд и желает удачи, благополучия и веры в завтрашний день.

Елена ДЕМИНА
Фото **Юрия МИХАЙЛИНА**

НАША "НИВА" В АНТАРКТИДЕ

В 1990 году на российскую (точнее — советскую) антарктическую станцию **Беллинсгаузен** по просьбе наших полярников была доставлена автомашинка **VA3-2121 "Нива"**. 10 месяцев вместе с "Нивой" работал в Антарктике водитель-испытатель **Николай Макеев**, командированный заводом. Потом вездеход остался в распоряжении работников антарктической экспедиции.



В канун 25-летия начала конвейерного производства "Нивы" вазовцы заинтересовались состоянием ярко-красной "Нивы", которая эксплуатируется на станции по сей день. Вот что сообщили из Арктического и Антарктического научно-исследовательского института, ведущего исследования на станции **Беллинсгаузен**:

— За эти годы общий пробег машины составил всего 11800 км, но эти километры не обычные. Климатические условия на станции отличаются тем, что более 9 месяцев в году это мокрый снег, дождь, туман и почти 100-процентная влажность воздуха. Станция расположена на небольшом острове, отделяющем пролив Дрейка от пролива **Брандсфилд**. Эти водные просторы приносят на остров тысячи тонн солей морского происхождения, следствием чего является очень активная коррозия

металлов, достигающая (для черного металла) 0,6 — 0,8 мм в год. Понятно, что постоянных дорог, в нашем понимании этого термина, здесь нет, а есть только места, где можно проехать.

Все соседние иностранные станции имеют автомашины аналогичного класса. Среди них больше всего **Toyota**, **Canadian Jeep**, а также американских джипов. По нашему наблюдению, эти машины служат, как правило, не более трех — пяти лет, после чего вывозятся как утиль. Наша же "Нива" с эмблемой "Советской антарктической экспедиции" пережила уже три поколения аналогичных машин соседей. Причин этому несколько.

Во-первых, это мастерство наших механиков, способность починить что угодно, в том числе узлы ходовой части (ступицы, коробка передач, раздаточная коробка, крестовины и т.д.). Безусловно, в настоящее время ходовая часть машины выношена полностью, но пока работает. Кроме первоначального комплекта запчастей, которые были получены от завода, мы не завозили ничего — только масло, фильтры, диски колес и другие расходные материалы.

Во-вторых, машина хранилась только в неотопляемом гараже, что в какой-то мере способствовало не столь высокой коррозии корпуса, поскольку максимальная температура воздуха на станции не поднимается выше + 5 градусов, а минимальная (в гараже) не опускается ниже минус 15 градусов. Тем не менее, несмотря на все усилия сотрудников станции, кузов машины в настоящее время имеет множественную коррозию.

В-третьих, машина была специально подготовлена заводом, и поэтому, к примеру, электрика до сих пор в целом служит исправно. Защита машины снизу также способствовала сохранению узлов и агрегатов, что особенно важно на бездорожье, изобилующем камнями и скалами.

В целом все эти 11 лет машина, на корпусе которой были крупные буквы **AVTOVAZ**, была наглядной рекламой вашего завода как неприхотливая, долговечная и надежная машина для самых суровых условий эксплуатации. Эту рекламу видели тысячи людей в одном из самых уникальных уголков нашей планеты.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

5 апреля 1977 г. с конвейера сборочно-кузовного производства сошел первый автомобиль **VA3-2121 "Нива"**.

За 25 лет коллективом производства собрано более 1,5 миллиона полноприводников, сочетающих в себе качества незаурядного вездехода и комфортабельного легкового автомобиля.

Автомобиль "Нива" стал одним из самых любимых и популярных автомобилей среди сельчан, охотников и рыбаков. Вазовский джип завоевал всемирную славу далеко за пределами своей Родины. "Нива" покоряла Северный полюс, штурмовала **Эверест**, участвовала в ралли "Париж — Дакар".

Коллектив корпуса 062 сборочно-кузовного производства на протяжении 25 лет выпуска автомобиля "Нива" обеспечивает стабильное плановое производство, был и остается лидером трудового соперничества, продолжателем своих трудовых традиций.

Отмечая заслуги ветеранов и молодых работников производства, администрация, профсоюзный комитет и производственный совет СКП АО "АВТОВАЗ" поздравляют коллектив производства с 25-летием выпуска первого автомобиля "Нива".

Желаем вам и вашему близким крепкого здоровья, счастья, благополучия и уверенности в завтрашнем дне.

В.Г.ШЕНДЯПИН, директор СКП
М.В.ЗУБОВ, председатель профкома СКП
А.М.ТАРАТЫНОВ, председатель ПС СКП



"НИВА" — КОРОЛЕВА "ГОНКА НА ВЫЖИВАНИЕ"

Боевым духом марафонов насыщают экспозицию вазовского музея динамичные раллийные "Нивы"...

Знаменитое австралийское ралли "Виннз Сафари-87". Экипаж "Нивы" — пилот Анатолий Кривобоков и штурман Сергей Гогун. За стекленной витриной музея ВАЗа лежит потрепанная карта далекой Австралии с прочерченным маршрутом ралли: от Сиднея до Дарвина. В руках спортсменов она пересекла весь континент.

Слово "сафари" говорит само за себя: так именуются ралли, трасса которых проходит по бездорожью, безлюдным местам. Старт не разрешается, пока судьи не убедятся в наличии у гонщиков "комплекта для выживания": запаса продуктов и воды на двое суток. А если экипаж не прибывает на ночную стоянку, с восходом солнца начинается его поиск. Правда, сами участники австралийского марафона вспоминают, что законом была выручка и взаимопомощь между командами. Связь можно было установить в радиусе 400 км — автомобили имели бортовые радиостанции.

По соседству с картой на витрине музея выдана видя "легенда" (подробный маршрут) героического ралли. 6000 км вела она, как путеводная звезда, наших автогонщиков. Спешно написанные штурманом пояснения маршрута: "Разбитая дорога... Много промоин... Особое внимание на 16-й км... Возможен контроль прохождения... Необходим осмотр".



Если карта континента рассказала о маршруте ралли, "легенда" — о его сложности, то стоящий рядом с ними приз — о результате гонки: первое место в своем классе! Форма бронзового приза повторяет очертания австралийского кактуса пустыни, который наверняка был единственным растением, сопровождавшим гонщиков все время пути.

Очередная победа "Нивы" оказалась не только спортивной: она открыла автомобилю дорогу и к австралийским покупателям. Ведь именно после "Виннз Сафари-87" в Австралии существенно повысился спрос на советские "Нивы".

Татьяна ЖИРКОВА, научный сотрудник музея ВАЗа

"НИВА" ГЛАЗАМИ ЗАРУБЕЖНОЙ ПРЕССЫ

Автомобиль судьбой счастливой. Такая ж редкость, как алмаз. Мы все гордимся нашей "Нивой". Она открыла миру ВАЗ.

Кому-то стороннему слова ветерана завода Юрия Целикова по поводу вазовского внедорожника покажутся преувеличением. Замечу, однако, он знает, что говорит. В 70—80-х годах прошлого столетия наша "Нива" действительно занимала ведущие позиции в мировом автомобилестроении. В заводском музее хранится комплект журналов "Автоэкспорт информирует". Это ежеквартальное иллюстрированное издание внешнеторгового объединения СССР выходило на русском, английском, французском и немецком языках. Его страницы уделяли "Ниве" немало внимания, публикуя яркие рекламные фото, а также множество отзывов, рецензий, комментариев...

● Джон Торп, заместитель главного редактора журнала "Мотор" (Англия):

— "Нива" — самый лучший вариант. Это комфортабельный четырехместный автомобиль с достаточно большим багажным отсеком. Машина компактна для езды по узким проселкам и в то же время превосходно ведет себя на скоростных шоссе. За день я проехал на "Ниве" более 300 миль по извилистым, зачастую однорядным проселочным дорогам и нисколько при этом не уставал. Если же учесть, что по проходимости "Нива" почти равна "Лэнд Роверу", то в нее можно запросто влюбиться. Что, собственно, я и сделал. Я сразу ощутил — это именно то, что надо...

В Австралии считают, что ее практически невозможно сломать. А уж если это не под силу даже австралийцам, то не под силу никому...

При включенном диапазоне пониженных скоростей и заблокированном центральном дифференциале "Нива" без малейших усилий проходила по разбитой дороге — ни разу не заглохла в течение всей 30-мильной поездки. И это с грузом бревен, которые весили добрую треть тонны!

● Редактор журнала "Рэйлс" Боб Скотт (Новая Зеландия):

— Я еду на вездеходах со времен службы в армии и должен сказать, что "Нива" — лучшее из всего, что мне приходилось водить. Эта полноприводная машина прекрасно идет по шоссе. Раньше, мо-

жет быть, и я купил бы малолитражный японский вездеход, но сейчас уверен, что для моих частых поездок на сотни километров лучший автомобиль — "Нива".

Есть машины, которые как ни в чем не бывало карабкаются по склонам холмов, другие превосходны на скоростных шоссе, но нет ни одной, которая совмещала бы в себе эти два качества. Вот почему так хороша "Нива".



● Журнал "4x4 Магазин", Япония. Заметка называется "Красавице не нужен макияж":

— "Лада-Нива" отлично держит снежную дорогу. И эта устойчивость обеспечена не широкими шинами, большой массой или чем-нибудь другим. Она заложена в самой конструкции автомобиля. Не случайно любое обсуждение "Нивы" заканчивается похвалой. Нас не прельщает лишь внешняя привлекательность некоторых вездеходов, мы влюблись в "Ладу-Ниву" по более основательным причинам. Со временем наша любовь становится только крепче. "Лада-Нива" — это красавица, которой не нужен макияж.

● "Винер Цайтунг" (Австрия):

— "Лада-Тайга" — первый в Австрии серийный автомобиль с постоянным приводом на все колеса... Несмотря на обилие фирм, производящих полноприводные автомобили, "Лада-Тайга" остается все-таки

вне конкуренции. Нет другой автомашины, которая, обладая качествами вездехода, отличалась бы комфортом легкой машины и имела к тому же столь благоприятную цену.

● "Штерн" (Германия):

— "Нива" взбирается по крутым откосам, как горная коза, и преодолевает броды глубиной до 70 см. При этом пассажиры не испытывают никаких неудобств.

● Журнал "Визир'с Отонаж" (Исландия):

— Кажется, что этот автомобиль специально сконструирован для исландских дорог. После тщательных испытаний "Лады"-2121, проведенных в самых различных погодных условиях как на дорогах с покрытием, так и по бездорожью, можно почти с уверенностью сказать, что едва ли что-нибудь помешает этому автомобилю продолжить свой победный марш по острову.

● Рауль Дунн Моралес, заместитель генерального директора фирмы "Дикаса", Эквадор:

— "Нива" пользуется у эквадорцев особой популярностью. Этот практичный автомобиль изменил представления о традиционном облике машин типа "джип". Привод на все колеса, исключительная прочность, неприхотливость советского вездехода очень удачно сочетаются в нем с комфортом, оригинальным внешним видом. Особенно хорошо зарекомендовала себя "Нива" в труднодоступных горных районах страны.

Представители панамской фирмы "Интернейшнл Сиерс С.А." на автомобиле "Лада"-2121 поднялись на вулкан Бару (самая высокая горная вершина в Панаме). До этого ни одному вездеходу подобного класса не удалось побывать на этой вершине.

Болгарин Симеон Идакиев совершил на "Ниве" необычное путешествие по Латинской Америке: одиночки он побывал в зеленом аду джунглей Амазонки, на вершине Анд. За 6 месяцев и 17 дней болгарский журналист пересек территорию десяти стран, проехал 24 тысячи километров. Когда его спросили о работе автомобиля, ответил: "С машиной проблем не было. Собираясь в дорогу, на всякий случай захватил коробку с различными запчастями. Привез ее в Болгарию нераспечатанной — машина вернулась без единой поломки. И сейчас эту "Ниву" можно встретить на улицах Софии, где она продолжает нести службу в автоклассе, который дал мне ее напрокат".

Т. ПИЩУЛЕВА, хранитель фондов музея ВАЗа

УВАЖАЕМЫЕ РАБОТНИКИ МСП!

25 лет исполнилось со дня выпуска полноприводного автомобиля ВАЗ-2121 "Нива". Четверть века работы, специалисты, руководители цехов корпуса 062 и других подразделений МСП своим трудом вписывали яркие страницы в историю создания и развития вазовского внедорожника.

Благодаря профессионализму операторов, станочников, наладчиков, слесарей, инженеров, технологов, ведущих специалистов, руководителей цехов, изготавливающих узлы и детали для "Нивы", обеспечивается программа по выпуску популярного автомобиля.

Особая признательность — ветеранам корпуса и всего производства. Именно вы стояли у истоков, вели строительство сегодняшних корпусов и цехов МСП, закладывали базу для создания вазовского внедорожника, изготавливали первую механику для "Нивы". А позже передавали свой опыт молодым работникам, формировали коллективы подразделений, закладывали добрые традиции.

Сердечно поздравляем механосборщиков со знаменательной датой. И выражаем уверенность, что новые задачи по выпуску продукции для нового автомобиля "Шевроле-Нива" коллектив МСП будет выполнять на необходимом уровне.

Счастья вам, здоровья, успехов и благополучия!

В.К.КОТЕНЕВ, директор МСП
Ф.А.ШИРОКОВ, председатель профкома МСП
В.Ф.ШАЛЯТОВ, председатель ПС

● Автоспорт ПОКОРЕНИЕ ГОНОЧНЫХ ТРАСС

Довольно скоро после своего рождения "Нива" снискала себе славу на гоночных трассах — и не только страны, но и мира. Собрать все сведения о спортивных достижениях вазовского джипа оказалось весьма сложно, и все же главные вехи, надеемся, здесь представлены.

- 1978 г. Первый старт "Нивы" ВАЗ-2121 в чемпионате СССР среди полноприводных автомобилей.
- 1980 г. Чемпионат СССР среди полноприводных автомобилей. II место (Александр Рублев).
- 1981 г. Ралли "Париж — Дакар". III место (Жан-Клод Бриавуан).
- 1982 г. Ралли "Париж — Дакар". II место (Ж.-К. Бриавуан).
- 1983 г. Ралли "Париж — Дакар". II место (Ж.-К. Бриавуан).
- Чемпионат СССР. I место (Сергей Зараменский).
- II место (Александр Рублев).
- III место (Валерий Гусев).

- 1985 г. Международные соревнования по ралли-кроссу (Новая Зеландия). I место (Александр Рублев — Сергей Гогун).
- 1986 г. Международный ралли-марафон "Виннз Сафари" (Австралия). I место (С.Вукович — А.Звингевич, СССР).
- II место (Д.Блюм — Д.Студбери, Австралия).
- III место (В.Московских — А.Гирдаускас, СССР).
- 1991 г. Международный ралли-марафон "Виннз Сафари" (Австралия). I место (А.Кривобоков — С.Гогун).
- 1991 г. Международный ралли-рейд (Венгрия). II место в классе "ТЗ", III — в "абсолюте" (Ю.Боровиков — В.Тимковский). III место в классе "ТЗ", V — в "абсолюте" (А.Лакеев — Н.Мезенцев).
- 1995 г. Международный ралли-марафон "Париж — Москва — Улан-Батор — Пекин". II место в



классе "ТЗ" и 10-е — в "абсолюте" (А.Лакеев — В.Кольчугин). III место в классе "ТЗ" и 11-е — в "абсолюте" (А.Кривобоков — С.Гогун).

● 2001 г. Дебют на гоночных трассах страны автомобиля "Нива" ВАЗ-2123. I место в "абсолюте" на этапе чемпионата России по ралли-рейд-дам в Туапсе (Ю.Боровиков — В.Штолин).

Екатерина СЕРГЕЕВА (по материалам музея ВАЗа)

Спасибо за "НИВУ"

Прилетаем в Самару. Мне за Волгу в село. Стюардесса с улыбкой кивает: "Счастливо!"
А за трапом метель — Замело, замело!
Но идет сквозь метель непокорная "Нива".
Снег для "Нивы" — ничто, И метель не указ...
Я приеду и крепко пожму руку сыну. Мы дадим телеграмму В Тольятти, на ВАЗ —
"Всем спасибо, кто создал такую машину!"
Николай КАЗАКОВ

ВАША "ЛАДА" — ТО, ЧТО НАДО!

Уважаемые дизайнеры, конструкторы, сборщики — все создатели популярного автомобиля "Нива"!
Сердечно поздравляем вас с 25-летием начала выпуска вазовского внедорожника, ставшего ярким символом российского автомобилестроения. Дарим вам, вашим детям и внукам автомобильную сказку "Наша Лада" — то, что надо!, поставленную в год 35-летия АО "АВТОВАЗ".
Премьера этого спектакля состоялась 27 марта — в Международный день театра и в канун вашего праздника — юбилея "Нивы". Желаем вам дальнейших успехов, побед! До новых встреч в сборочных цехах, на дорогах России и в кукольном театре.
Тольяттинский театр кукол "Пилигрим"

Главный редактор К. ПРИСЯЖНИК

УЧРЕДИТЕЛЬ ГАЗЕТЫ — акционерное общество "АВТОВАЗ"

Редакционная коллегия:
В. Бормотов (зам. гл. редактора),
Н. Замолдинова (зам. гл. редактора),
С. Бондарева (отв. секретарь),
Н. Кулашметова, Р. Фрумина.
ТЕЛЕФОНЫ:
приемная: 37-67-80, 93-23-16;
факс (8482) 37-76-32;
ответственный секретарь: 37-76-32, 93-14-27;

отдел производственных вопросов: 73-87-98, 93-57-93;
отдел социально-экономических и бытовых проблем: 93-50-05, 73-87-98, 93-58-79, 73-89-81;
отдел городской жизни, культуры, здравоохранения и писем: 73-88-00, 93-22-79;
рекламная служба: 32-22-22.

АДРЕС: 445633, г. Тольятти, ВАЗ, корпус УЛИРа. E-mail: gazeta@vaz.ru

Зарегистрирована компанией телерадиовещания и печати АО "АВТОВАЗ" в Федеральном государственном учреждении "Поволжское межрегиональное территориальное управление" Министерства Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Регистрационный номер ПИ №7-0276.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются. Гонораром оплачиваются материалы, заказанные редакцией. Редакция не всегда разделяет мнение автора. При использовании материалов ссылка на "ВА" обязательна. Газета отпечатана офсетным способом в типографии ДИС АО "АВТОВАЗ".
Индекс 52400 Цена свободная
Заказ 3526 Тираж 17085