

Как начиналась история

В корпоративном календаре ОАО «АВТОВАЗ» дата «20 июля» стоит на первом месте. Это день рождения предприятия: 20 июля 1966 г. было принято правительственное постановление о строительстве в г. Тольятти завода по производству легковых автомобилей. Строительство Волжского автомобильного завода по праву называют выдающимся проектом XX в., родившимся на основе соглашения между советским правительством и компанией Fiat. Вскоре после выхода на проектную мощность 660 тыс. автомобилей в год Волжскому автозаводу была присуждена международная премия «Ингерсол Ренд» за создание крупнейших сооружений, ставших символом нашей эпохи. За короткие сроки АВТОВАЗ стал лидером российского автопрома, ведущим предприятием автомобильной отрасли Восточной Европы.

Утром автомобили, вечером деньги

Вопрос о строительстве в СССР автомобильного завода горячо обсуждался в правительственных кругах еще в начале 60-х гг. прошлого века. Государственных мужей не на шутку волновали «чулки» советских граждан, в которых утаивались гигантские рублевые массы. Как же их оттуда вытрясти? Сбербанки рядом с трикотажными тайниками строителей коммунизма выглядели более чем скромно. В Кремле решили: новому грандиозному автомобильному заводу в Стране Советов быть! Развяжутся и ниточные, и фильдеперсовые у народа! Большая роль в строительстве, становлении и развитии Волжского автомобильного завода – ныне ОАО «АВТОВАЗ» – сыграна такими масштабными личностями, как Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин, заместитель Председателя Совета Министров В. Н. Новиков, министр автомобильной промышленности А. М. Тарасов. Но «в верхах» не все предугадывали значение совместного с зарубежными партнерами «проекта века». Например, в министерстве оборонной про-

мышленности рьяно отвергали закупку западных технологий: «В нашей оборонке есть такое, что и не снилось Западу!». Поистине «соломоново решение» принял А. Н. Косыгин: министерству оборонпрома поручалось наладить производство малолитражек в своем ведомстве (так возник Ижевский автозавод), а министерству автомобильной промышленности – выходить с предложениями на Запад (так родился Волжский автозавод в Тольятти). Советский Союз выбирал партнеров не с бухты-бархаты. Взвешенно и на равных рассматривались такие фирмы-конкуренты, как Renault, Volkswagen, Fiat и др.

Салют, Москва! Виват, Турин!

Симпатии СССР явно склонялись к той географической части Европы, где четко вырисовывался «сапожок». К тому же из кабинета премьер-министра Италии одной рукой Стране Советов приветливо помахивал Альдо Моро, другой он посылал через Атлантический океан «комбинацию из трех пальцев». Политика перевесила, и Кремль ухватился за редкий в годы «холодной войны» подарок судьбы, попав под итальянский «каблук». Надо отметить, что

Fiat (Fabbrica Italiana Automobili Torino) всерьез интересовал Косыгина еще задолго до принятия протокола о сотрудничестве: каково финансовое состояние и возможности фирмы. Жаждали лучше узнать нашу державу и итальянцы: с визитом вежливости (а если как на духу, то с целью «разведки») в Москву впервые прибыли владелец фирмы Fiat Джованни Аньелли-младший и ее почетный президент профессор Витторио Валетта. Перьями на этот раз мужи двух стран не скрипели, печатями по столу не стучали. Главное – не бумаги, а общий язык. Он был найден. «Проект века» приобретал не только конкретные очертания, но и космическую скорость. В апреле 1966 г. из Москвы в Турин вылетел лайнер с представительной делегацией на борту. Ее возглавлял министр автопрома А. М. Тарасов. Тот весенний десант знаменит историческим документом – протоколом о научно-техническом сотрудничестве Fiat с Минавтопром от 4 мая 1966 г. Его метко называли «технической подкладкой» под основной документ, который был не за горами. Силы с неба опустились на Италию не слабые, время «десантники» зря не теряли:

Турин, апрель 1966 г., осмотр Fiat 1500. В центре – министр А. М. Тарасов, третий слева – В. С. Соловьев





Момент подписания протокола. Слева – А. М. Тарасов, справа – В. Валетта. В центре стоит Д. Аньелли.
(фото из журнала «ILLUSTRATO FIAT» №4/5 за 1966 г.)

4 мая 1966 г., подписание финансового соглашения. Слева – руководитель Внешторгбанка М. Н. Свешников, справа – президент IMI адвокат Сильенти



в тот же день, 4 мая, руководитель Внешторгбанка М. Н. Свешников и президент итальянского государственного кредитного банка IMI

(Istituto Mobiliare Italiano) адвокат Сильенти обнажили «паркеры» для подписания финансового соглашения.

Первые руководители Волжского автозавода.

Слева направо: генеральный директор В. Н. Поляков, технический директор Е. А. Башинджагян и главный конструктор В. С. Соловьев



Эффектная точка Витторио Валетты

14 августа 1966 г. оказался жарким днем во всех смыслах. На палубе теплохода, курсирующего по каналу им. Москвы, загорала итальянская делегация. 84-летний Валетта с обвязанным вокруг головы полотенцем и в окружении женщин казался падишахом. Седая голова почетного президента Fiat пылала не только от солнца, в ней добела раскалился вопрос о \$40 млн., которые Советский Союз готовился выплатить фирме. Эта сумма казалась Валетте несправедливо мизерной. Вскоре он пригласил в каюту, где собралась вся его команда, замминистра

Внешторга. – Господа, назовите окончательную сумму, без обиняков, и я сам решу, как мне поступить, – сказал почетный президент Fiat.

– К прежним 40 мы уполномочены добавить еще 8 млн. Больше у нас просто нет, – ответил представитель советской стороны. В каюте воцарилась мертвая тишина. Ее нарушил сам Валетта: – Скорее всего, это последнее мое большое дело. В конце жизни хочется поставить эффектную точку. Будь по-Вашему.

На следующий день, 15 августа 1966 г., Fiat и Внешторг подписали «Генеральное соглашение о сотрудничестве в разработке конструкции автомобиля, проекта автомобильного завода и его строительстве в СССР». Кольцо замкнулось. Отступить было некуда. Этот исторический фрагмент поразителен поступком, на который решился 84-летний почетный президент фирмы Fiat. Кто знает, может, именно под глоск московских волн Валетту пронзила игла предвидения, даже предвосхище-



Автомобили, участвовавшие в сравнительных испытаниях тормозов вместе с Fiat 124. Слева направо: Fiat 1500, Fiat Primula и Peugeot 204. Первый и последний имели задние барабанные тормоза, отлично себя показавшие на испытаниях (Peugeot и Primula к тому же – переднеприводные)

ния. Профессор понял: одно его слово – и наступит крутой перелом в жизни двух стран. Он скончался через несколько месяцев после этого, успев поставить не просто эффектную, а гениальную точку в конце пути.

Назначения и испытания

Минавтопром той поры издавал один «крутой» приказ за другим: 17 августа 1966 г. генеральным директором назначен В. Н. Поляков, 8 сентября главным инженером – Е. А. Башинджагян, 1 октября главным конструктором – В. С. Соловьев. По личному распоряжению Полякова летом 1967 г. из московского НАМИ в Тольятти прибыли для испытаний первые три автомобиля Fiat 124. Они преодолели своим ходом тысячу километров за 11 часов и выстроились перед дирекцией Волжского автозавода как на параде. Интерес к зарубежному автомобилю был чрезвычайно высок. «Иностранец» и в самом деле 7 ноября 1967 г. попал на парад: после жарких «за» и «против» партийные боссы ВАЗа разрешили поставить Fiat 124 во главе колонны демонстрантов ОГК (отдела главного конструктора). Люди искренне радовались любой

возможности лицезреть Fiat 124, если повезет — сесть за руль. Однажды по дороге в Самару у него вырвало нижний правый шаровой палец передней подвески. Толпа зевак ликовала: «Ура! Fiat сломался!». В другой раз, ради любопытства один инженер троллейбусного парка завел Fiat и врезался под доном в бордюр (дорожный просвет у Fiat – 110 мм), запорол двигатель. Генеральный директор Поляков был вне себя от гнева (валютой платим за опытные образцы!) и издал приказ о запрете садиться инженерам ВАЗа за руль Fiat. Со временем разобрались, что «свирепый приказ» инженеров-конструкторов не касался. Про Fiat 124 говорили, что он внутри больше, чем снаружи. Как же он, такой свободный и раскованный, поведет себя в российских условиях? Конструкторы ВАЗа подвергали «южанина» беспощадным испытаниям на булыжнике Дмитровского автополигона под Москвой, на Минском шоссе, на мокрых горных дорогах Крыма, на щебенке Черноморского побережья. Не сладко пришлось «итальянцу» в Заполярье: в Воркуте даже в апреле по ночам трещали 25-градусные морозы.

Европа удивлялась клиренсу в 175 мм

В целом, Fiat 124 обладал достаточно высокими эксплуатационными характеристиками, его конструкция соответствовала требованиям массового производства. Но дороги и климат России диктовали конструкторам АВТОВАЗа свои жесткие условия: нужен запуск при низких температурах (в Италии же минус сорок градусов – нонсенс), необходим дорожный просвет в 170-175 мм (Европа такому клиренсу диву давалась: «Неужели вы не собираетесь строить в России дороги?»). Тормозные колодки не выдерживали испытаний на российских колдобинах, пройдя две-три тысячи километров они стирались до металла. Итальянские коллеги при активном участии специалистов ВАЗа и научно-автомоторного института (НАМИ, г. Москва) доработали аналог Fiat 124 для российских условий. В результате ВАЗ-2101 стал вполне конкурентоспособным и экспортбельным автомобилем. И пошла народная молва: «Что ни говорите, очень удачная конструкция получилась». Появившись на мировом рынке, автомобиль с ладьей на решетке радиатора вызывал многотысяч-

Товарный знак Fiat 124

Один из первых вариантов вазовского знака, выполненный в том же стиле

Таким знаком оснащались автомобили ВАЗ-2101 в 1970 г.





Июль 1966 г. Первый Fiat на автополигоне

1967 г. Испытания тормозов Fiat 124



Окончательный вариант знака ВАЗ-2101

Знак ВАЗ-2103. «Вытянутость вверх» привела к искажению пропорций исходного логотипа



ные симпатии автолюбителей Франции, Австрии, Германии, Швейцарии, Нигерии, Египта...

Как первая любовь

Первые шесть автомобилей ВАЗ-2101 были собраны на главном конвейере АВТОВАЗа 19 апреля 1970 г. в качестве подарка к 100-летию со дня рождения Ленина – вождя мирового пролетариата. Покрасили «первенцев» в цвета национального флага РСФСР: два кузова – синие, четыре – красные. Летом того же года началось массовое производство автомобилей.

За все время производства (с 1970 по 1984 гг.) в ОАО «АВТОВАЗ» собрано около 3 млн. автомобилей ВАЗ-2101. В год 30-летия «копейки» в Тольятти проходили пышные торжества, на сцене Дворца спорта «Волгарь» красовался ВАЗ-2101 и широко открытыми глазами-фарами смотрел в зал, в котором сидели его поседевшие создатели – россияне и итальянцы. Ораторы ставили выпуск ВАЗ-2101 в один ряд с такими событиями, как запуск первого спутника Земли, сравнивали его с первой любовью, которая остается в душе навсегда.

По результатам референдума, проведенного журналом «За рулем», в 2000 г. автомобиль ВАЗ-2101 назван «Российским автомобилем XX столетия».

При подготовке публикации была использована литература: «Высокой мысли пламень». Редакторы-составители В. Котляров, Г. Маслов. «Вижу цель. Записки командора» В. Котляров. «От ФИАТа к «Жигулям». Редакторы-составители В. Котляров, Г. Маслов. «ВАЗ: страницы истории». Редактор-составитель А. Шаврин Буклет «Первенцу ВАЗа – 30 лет». Публикации газеты «Волжский автостроитель». Материалы музея ОАО «АВТОВАЗ».

Фотоматериалы предоставлены В. Котляровым.