

Качество – залог успеха

Отдел
отраслевой
литературы

55 лет назад, 19 апреля 1970 года, с конвейера сошел первый ВАЗ-2101 – легендарная «копейка». О том, как она создавалась и насколько была и остается популярной рассказал бывший инженер-конструктор автогиганта Александр Свиридович Воронцов.



Строительство АВТОВАЗа стартовало в январе 1967 году, а уже в 1970 году с конвейера сошла первая «копейка». На «стройку века», как тогда называли АВТОВАЗ, люди стали съезжаться со всей страны, молодежь прибывала с каждым днём, большую роль, конечно, играла пропаганда. Именно благодаря ей, в 1970 году вместе с семьёй в Тольятти приехал и Александр Воронцов, который впоследствии три десятка лет проработал инженером-конструктором, начальником

подготовки производства. Правда, «знакомство» с прототипом «копейки» у Александра Воронцова состоялось за пять лет до выпуска первых автомобилей ВАЗ-2101. По словам ветерана АВТОВАЗа, впервые автомобиль «Фиат-124» он увидел в феврале 1965-го на Лейпцигской ярмарке, на которую был командирован с завода «Таджиктекстильмаш». Там же был представлен и «Москвич-412». Внешняя разница у них была небольшая, дизайн «Москвича» молодому человеку

нравился даже больше. Однако по возвращению в Душанбе он из прессы узнал, что ФИАТ был признан автомобилем года в классе малолитражек.

– Когда в конце 1966-го я услышал, что Советский Союз закупает у Италии право на производство этой легковушки, то не удивился, – вспоминает Александр Свиридович. – В 1967 году я предпринял попытку устроиться на Волжский автозавод, но неудачно. И только через три года, когда получил полное высшее образование, попытка оказалась успешной. Производство вазовской «копейки» было запущено в рекордно короткие сроки, и уже в августе 1970 года в смену собиралось по семьдесят машин. С апреля по декабрь было произведено более 23 тысяч автомобилей, – делится ветеран.

Многие считают, что ВАЗ-2101 – это полная копия Fiat -124, но это не так. Да, советские «Жигули» были созданы на базе этой итальянской модели, но прототип был глубоко переработан. И причин этому несколько. Созданные итальянцами машины не выдерживали наших отечественных дорог. Опытные образцы прогнали по песку, камням, горам и полям, в зной и холоде. И выяснилось, что каменистых покрытий не выдерживал кузов, который шел трещинами в местах соединений, песок забивал задние колodки, а клиренс не позволял ездить по неровностям, он был слишком низким. В итоге советские специалисты внесли

Продолжение на стр. 2

Александр Воронцов начинал трудовой путь на ВАЗе инженером-конструктором без категории, а уволился, будучи ведущим инженером-конструктором и четыре года был начальником бюро. Много лет признавался лучшим лектором-международником завода. Стоя у истоков выпуска первых «копеек», и принимая непосредственное участие в их совершенствовании, Александр Свиридович, как никто другой знает, в чем же причина успеха этого автомобиля.



– От войны, которая принесла неисчислимые тяготы и страдания, прошло всего лишь четверть века, и людям хотелось пожить в достатке и иметь что-либо, подтверждающее этот достаток, – считает Александр Воронцов. – И автомобиль было решено превратить из предмета роскоши в предмет повседневного быта. Отсюда такая мощность завода: 660 000 в

год – расчетный показатель. Фактически выпускали до 720 тысяч. Еще одна причина – относительная дешевизна, пресловутое соотношение «цена – качество».

Автомобиль стал доступен значительному числу трудящихся. Хотя, не всем. Тогда в очереди на получение заветного «жигуленка» можно было простоять десять, а то и больше лет. На черном рынке

– В далеком 1996 году при переезде на новую квартиру я обошёлся всего двумя рейсами грузовика, а остальное перевозил на верной своей лошадке – «копейке», – вспоминает Воронцов. – И в дальних рейсах я всегда обходился своими силами при неполадках. То есть, в этом автомобиле сочетались простота и надёжность.

Выпуск автомобиля серии ВАЗ-2101 продолжался 13 лет. Ее сняли с производства в 1983 году. Но даже теперь машины этой марки можно встретить на улицах страны, причем, в рабочем состоянии. Это ли не подтверждение качества?

– Мне очень хотелось бы, чтобы сам ВАЗ смог побить свой же рекорд. А другие пусть догоняют! – делится оптимизмом пенсионер. – Хотя и то и другое трудно: процесс изготовления автомобилей всё больше интернационализируется, а точнее, космополитизируется, невзирая на конкуренцию. Хочу сказать спасибо всем, кто не даёт забывать, что трудовой подвиг первых поколений ВАЗовцев будет жить и в металле «копейки», и в сердцах нынешних и будущих поколений!»