

ВАЗ-2101 Жигули – революция не только в советском автопроме, но и в советской жизни.



СДЕЛКА НА «КОПЕЙКУ»

Ровно 55 лет назад, в апреле 1970 года, с конвейера построенного в Тольятти Волжского автозавода сошли первые автомобили ВАЗ-2101. Вспоминаем историю ВАЗа, в которой перемешались политика, экономика, литература и даже разведка.

Автор Сергей Канунников

Судьба нового, невиданного для СССР масштаба автозавода, а заодно и всей автомобильной жизни страны окончательно определилась 15 августа 1966 года, когда глава концерна FIAT Витторио Валетта и заместитель министра внешней торговли СССР Владимир Сушков подписали Генеральное соглашение о сотрудничестве.

Западная пресса живо откликнулась на это событие, не жалея эпитетов. Одни издания подчеркивали, что «итальянцы пришли первыми» в гонке с Renault, другие называли договор СССР–FIAT «делкой века», а бернская газета Bund озаглавила заметку так: «Политический автомобиль».

Правдой это было лишь отчасти. А что касается автомобиля как такового: Жигулей, которые менее чем через четыре года стали сходить с конвейера, еще не было.

На дальних подступах

Отсчитывать эпоху сотрудничества нашей страны с концерном FIAT с 1916 года, когда итальянские автомобили выбрали для производства на московском заводе АМО, конечно, наивно. Хотя именно FIAT 15 Ter стал образцом для АМО-Ф15 – первого советского серийного автомобиля.

От договора с итальянцами 1966 года эта история космически далека.

В отличие от деятельности Пьеро Саворетти – бизнесмена, впервые приехавшего в Москву в 1952 году. Эта поездка вызвала, кстати,

отрицательную реакцию итальянских министерств внутренних и иностранных дел. И только солидные бизнесмены, как и Саворетти надеющиеся на сотрудничество с огромной страной, «отбили» его от чиновников, и после



FIAT 124 в 1967 году стал Автомобилем года в Европе.



смерти Сталина он создал фирму Novasider с офисом в Москве. Она продвигала итальянские товары и технологии на советский рынок.

Когда через десятилетие «закрутилась» сделка СССР с концерном FIAT, некоторые западные издания писали, что еще в 1955 году шли переговоры о производстве в Союзе модели FIAT 600. На самом деле таких переговоров не было, но именно у «шестисотого» для ЗАЗ-965 заимствовали заднюю подвеску и конструкцию кузова.

При создании Запорожца от внешности Фиата советские стилисты старательно уходили, но черты, обусловленные конструкцией, всё равно читались (ЗР № 4, 2024). Некоторые западные издания иронизировали над советской микролитражкой. А австралийский журнал Modern Motor даже прозвал машину «Фолькс Фиатович» (Volks Fiatovich), подчеркивая копирование «красными» западных образцов.

Но концерн FIAT не возмущался! И судя по воспоминаниям тогдашнего главного конструктора МЗМА Александра Андропова, в 1959 году, когда завод посетил главный конструктор Фиата Данте Джакоза, речи о Запорожце, который под именем Москвич-444 проектировали в Москве, не было. Зато

Джакоза, похваливший Москвич-407, констатировал: «Завод у вас старый и плохой. На нем невозможно делать хорошие автомобили».

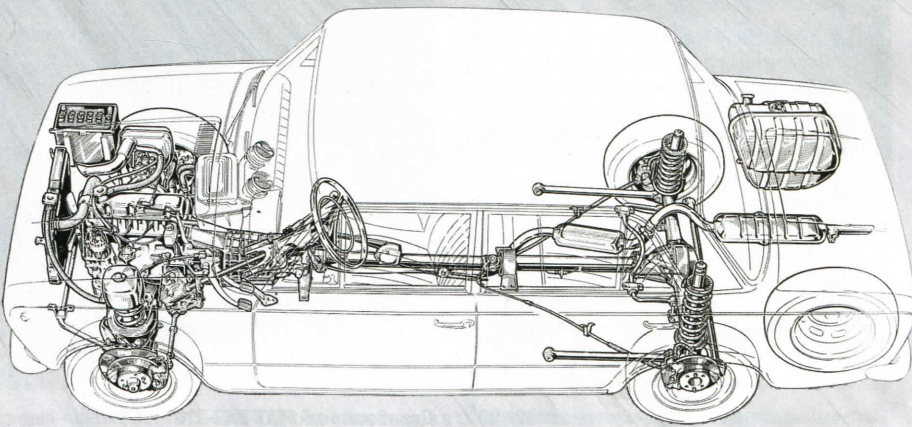
Во многом итальянец был прав, а в контексте последующих событий его слова читаются как намек. Похоже, конфликту по поводу скопированного кузова итальянский концерн уже тогда предпочел серьезное сотрудничество. Через год фирма Novasider организовала поездку большой группы советских специалистов в Турин. А в мае 1962 года в Сокольниках прошла большая промышленная выставка

Италии, организованная тем же Новасидером. Выставку, заметную площадь которой занимал стенд концерна FIAT, посетил даже глава СССР Никита Хрущев, а с главой Фиата Джованни Аньелли встречался заместитель председателя Совета министров СССР Алексей Косыгин.

Правда, в одном из своих выступлений Никита Хрущев провозгласил: «Сейчас не до легковых машин, надо

организовать общественный транспорт... а легковушки подождут». Но советские автомобили в начале 60-х годов неплохо продавались

FIAT 124 был современным, высокотехнологичным, но не передовым автомобилем.



ИНОХОДЦЫ

Еще до заключения сделки с концерном FIAT в СССР всесторонне испытывали три новые переднеприводные иномарки.



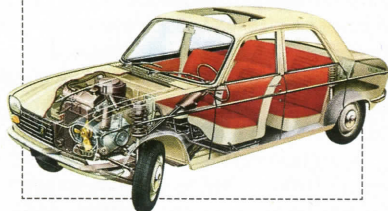
Renault 16 (1965–1980 годы)

Продольный двигатель, базовый – 1,5 л, 55 л.с., с 1968 года – 1,6 л, 84 л.с. Подвески – торсионные.



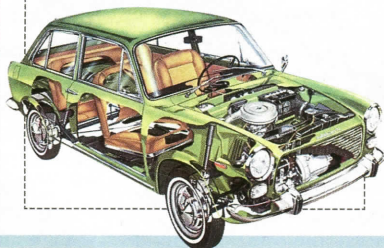
Peugeot 204 (1965–1976 годы)

Поперечный двигатель, базовый – 1,1 л, 53 л.с. Передняя подвеска – McPherson, задняя – пружины и упругая балка.



Autobianchi Primula (1964–1970 годы)

Поперечный двигатель, базовый – 1,2 л, 65 л.с., с 1968 года – 1,2 л, 60 л.с. Передняя подвеска на поперечной рессоре, задняя – на продольных.



Министр **Александр Тарасов** во главе советской делегации в Турине, апрель 1966 года.



за границей, принося стране твердую валюту. Внутренний спрос колоссально превышал предложение. А нарастить производство и количественно, и качественно Советский Союз самостоятельно явно не мог.

В 1964 году Никиту Хрущева сменил Леонид Брежнев, чей взгляд на производство легковых автомобилей был иным. А итальянцы по-прежнему проявляли активность. Тогда же Алексей Косыгин посетил завод FIAT в Турине. Идея сотрудничества с Западом в строительстве нового автозавода уже «носила» в советских верхах.

Но решение еще не было принято, а в руководстве существовала и «партия» противников этой идеи. Главный – Дмитрий Устинов, секретарь ЦК КПСС, курирующий оборонную промышленность, а позднее министр обороны. То, как спорили с Устиновым и принимали решение, описывал много позже Владимир Новиков, с 1965 года – заместитель председателя правительства: «Начал я его урезонивать, что делать танки, пушки на конвейере – это одно, а автомобили – совсем другое. Нет, уперся. Л. И. Брежнев тоже начал колебаться. И тут А. Н. Косыгин предложил поистине соломоново решение: одного

автозавода нам всё равно не хватит, так давайте строить один завод с итальянцами, а другой пусть Устинов берет и ведет по своему ведомству».

В результате в 1966 году в Ижевске по документации МЗМА наладили производство Москвичей. А 20 июля того же года вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров о строительстве завода совместно с Фиатом в Тольятти. Кстати, переименование в 1964 году Ставрополя-на-Волге в Тольятти – вроде бы комплимент Италии – там восприняли неоднозначно. Тольятти, конечно, итальянец, но ведь коммунист!

Руководителей, принимавших решение о строительстве завода, автомобиль, который там предстояло выпускать, не особо волновал. Они выбрали партнера, а не машину.

Дело техников

Автомобилями занимались совсем другие люди. Иномарки, в том числе только что дебютировавшие, активно закупали для исследований и испытаний в СССР со второй половины 50-х годов. В 1965 году в НАМИ, помимо чехословацкого седана Skoda 1000 MB, испытывали Ford Taunus 12M,



Доработанный **FIAT-VAZ-2101** 1968 года – еще с итальянскими бамперами.

ГЕРОИ ВТОРОГО ПЛАНА

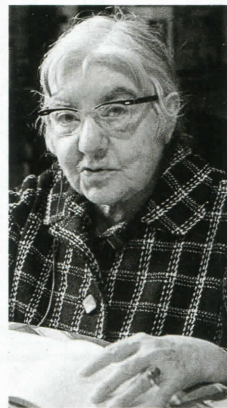
Так или иначе, в истории «сделки века» заметную роль сыграли две совершенно неавтомобильные персоны.



**КОЛОСОВ
Леонид Сергеевич
(1926–2008)**

Экономист, журналист, переводчик, раз-

ведчик. С 1959 года работал в газете Известия, с начала 60-х – сотрудник внешней разведки КГБ СССР. Автор нескольких художественных и публицистических книг. В частности, автобиографической «Разведчик в вечном городе» и повести «Он не мог поступить иначе», по которой в 1986 году сняли фильм «Досье человека в Мерседесе».



**ШАГИНЯН
Мариэтта Сергеевна
(1888–1982)**

Поэт, прозаик, искусствовед. Герой социалистического труда, лауреат Сталинской и Ленинской премий. Автор десятков художественных и публицистических книг. В том числе «Ленинианы» (1937–1968 годы), включающей тетралогия «Семья Ульяновых», очерки и статьи.

британский Hillman Minx, заднемоторный FIAT 850 и три переднеприводных модели: продукт дочернего предприятия концерна FIAT – Autobianchi Primula, а также французские Renault 16 и Peugeot 204.

«Наиболее перспективна, – писали в отчете НАМИ, – схема с передним поперечным расположением двигателя и передними ведущими колесами». Поперечные двигатели были в Peugeot и Autobianchi. В Renault мотор стоял продольно за коробкой передач.

В июне 1966 года, еще до Постановления ЦК и Совмина, в НАМИ для испытаний пришли и первые седаны FIAT 124. Но исследования иных моделей тоже продолжали. Французские машины, особенно Renault 16, по жесткости кузова показали себя, кстати, куда лучше Фиата.

Но решение о партнере уже было принято окончательно. К тому же передний привод имел немало противников и в кругах автомобильных спецов. Сотрудник НАМИ Владимир Мионов вспоминал, как в середине 60-х годов один из чиновников министерства отечески наставлял его, молодого романтика: «Хочешь работать в автопроме – забудь о переднем приводе!». Тем не менее, итальянский хэтчбек Autobianchi Primula

послужил основой для одного из первых отечественных переднеприводных прототипов НАМИ-0107Б. Позднее и один FIAT 124 по инициативе заведующего бюро легковых автомобилей НАМИ Бориса Фиттермана переделали в переднеприводный, с силовым агрегатом Peugeot 204 – и передали в Тольятти.

Но эти работы руководство воспринимало далекой перспективой, а то и просто фантазией романтиков. Несмотря на то, что переднеприводные Trabant и Wartburg делали в дружественной ГДР, а с 1969 года в Румынии под именем Dacia 1300 наладили производство Renault 12. Французские автомобили как объект производства в СССР в тот момент всерьез не рассматривали. А теоретически могли бы.

Президенты, писатели, разведчики

Тогдашний заместитель председателя Совмина Владимир Новиков вспоминал:

– Почему с итальянцами – было понятно: с США, ФРГ и Францией у нас отношения в ту пору были, мягко говоря, прохладные, а то и холодные.

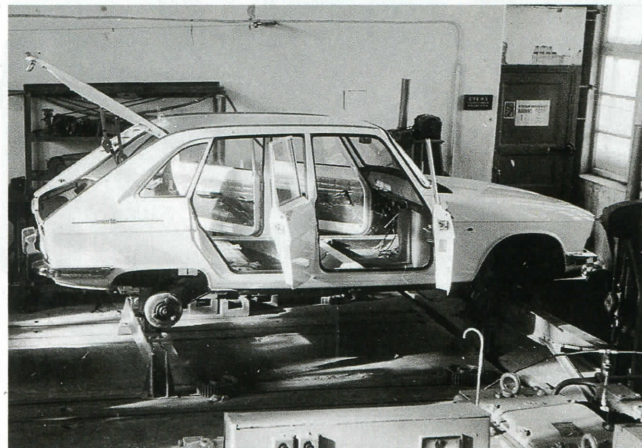
А вот это не совсем так! С Францией у СССР в начале 60-х годов отношения были как раз теплые.

В 1960 году Никиту Хрущева, посетившего Францию, свозили на завод Renault, где подарили компактный спортивный Renault Floride. В 1962-м в Москву приехал президент Шарль де Голль. В западной прессе писали, что выход Франции из военной организации НАТО в феврале 1966 года был обусловлен в том числе и желанием улучшить отношения с Москвой.

За месяц до этого Джермен Гвишани, заместитель председателя Госкомитета по науке и технике и зять Алексея Косыгина, посетив завод Renault, общался с президентом компании Пьером Дрейфусом. Так что переговоры с французами в той или иной форме шли. Выбранный для производства в Тольятти FIAT 124 в 1967 году признали европейским Автомобилем года. Но ведь годом раньше титула удостоили Renault 16!

После подписания контракта с СССР министр торговли Италии Джусти Толла настаивал в интервью: политика в «сделке века» роли не играла. Это, конечно, не совсем так. Но политика была переплетена с экономикой.

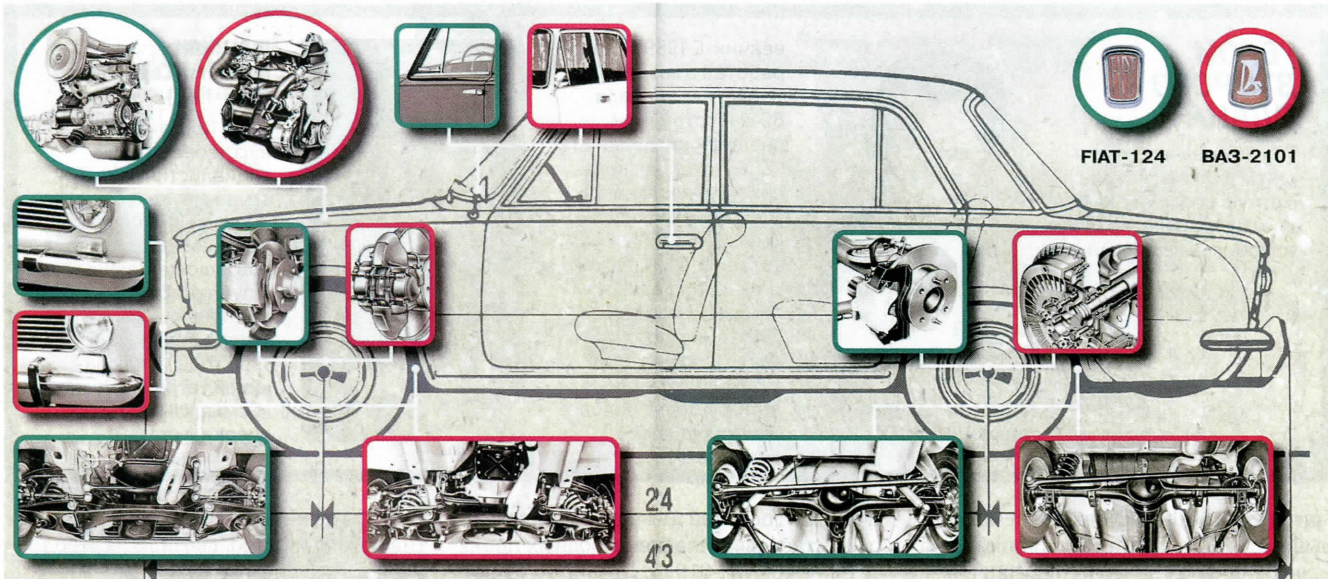
Глава Фиата Витторио Валетта для обсуждения сделки даже слетал в США. Поездка была полусекретной,



Испытания жесткости кузова французского Renault 16 в НАМИ.



FIAT 124 на испытаниях в СССР, 1966 год.



но ушлые газетчики о ней узнали. Итальянцам, заинтересованным в американском оборудовании, было совсем небезразлично, каково за океаном отношение к сотрудничеству с СССР. Американцы отнеслись к проекту вполне благосклонно, одоблив, как писала позднее западная пресса, советское «желание снизить расходы на оборону и в результате обеспечить более интенсивный выпуск товаров народного потребления».

Для СССР главной в данном случае всё же была экономика. FIAT, по сути, был единственным европейским концерном, способным не просто передать лицензию на автомобиль, но и построить огромный современный завод

Основные изменения ВАЗ-2101 в сравнении с FIAT 124: двигатель, сцепление, подвески, тормоза, ручки дверей, бамперы.

полного цикла. Итальянцам сделка с СССР была нужна еще и потому, что в Италии, где влияние компартии было очень велико, готовилась всеобщая забастовка, в авангарде которой должны были встать именно работники концерна.

Для укрепления отношений между СССР и фирмой FIAT в Италию в 1966 году приехала писательница Мариэтта Шагинян – кавалер множества государственных наград, в том числе двух орденов Ленина, лауреат Сталинской и Ленинской премий. Шагинян, которой было уже 78 лет, отличал чрезвычайно сложный характер и бурная, неумная энергия.

Сопроводять писательницу поручили Леониду Колосову, с 1962 года корреспонденту газеты Известия в Италии, а по совместительству резиденту КГБ, знакомому не только с руководителями итальянской компартии, но и с главой концерна FIAT Витторио Валеттой.

Кстати, все знали, что Валетта лоялен к левым. На это у него были личные причины. В 1945 году после падения режима Муссолини самому Валетте за сотрудничество с фашистами грозил расстрел. Спас его тогдашний лидер коммунистов Луиджи Лонга, убедивший соратников, что талантливый руководитель промышленности нужен Италии. Валетта этого не забыл.

В Турине, куда Колосов отвез Шагинян на новеньком Ситроене, кстати, резко раскритикованном писательницей за излишнюю для советского человека буржуазную роскошь, она

к изумлению журналиста-резидента очень быстро подружилась с Валеттой. Оба прекрасно знали немецкий и общались без переводчика, вспоминая начало XX века, а временами даже пускали слезу. Советская писательница и итальянский капиталист расстались друзьями.

А в январе 1967 года в трех номерах газеты Известия вышел обширный очерк Шагинян о посещении Италии. Писательница описывала рациональную организацию труда и отдыха на заводе FIAT, семилетнюю школу, финансируемую концерном.

А еще подчеркивала, что именно благодаря Фиату Италия пересела с велосипедов в недорогие, доступные народу автомобили. Валетта пришел к депутатам забастовочного комитета с «Известиями» в руках и убедил рабочих, что от запланированной забастовки пострадают не только они, но и Советский Союз, с которым сотрудничает концерн. Забастовка

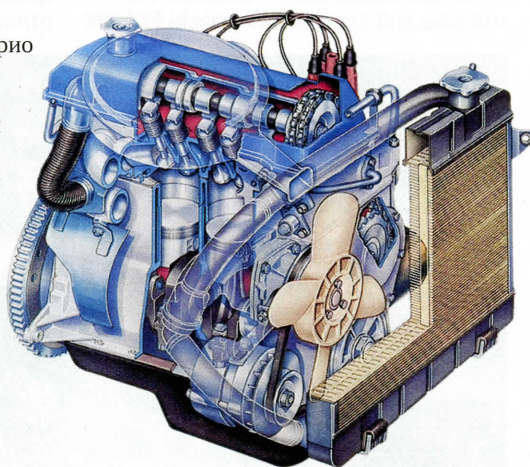


ЧТО ДОСТАЛОСЬ RENAULT

Осенью 1966 года СССР вновь посетил президент Франции Шарль де Голль. Западные газеты писали не только о потеплении отношений Франции с Союзом, но и о том, что фирма Renault, которую обогнал FIAT, надеется все-таки получить свой кусок «советского пирога».

Так и случилось. Компания Renault участвовала в поставках оборудования на Ижевский завод, а потом и в переоборудовании АЗЛК. Но закупки французских машин во времена СССР были единичными.

Милицейский Renault 20 – редкая в СССР «птица».



Для ВАЗ-2101 сделали фактически новый верхневальный двигатель.

не состоялась, а FIAT не понес убытков. Забавно, что очерком Шагинян остался очень недоволен член ЦК компартии Италии Джанкарло Пайетта, возмущенный тем, что забастовка, подготовленная коммунистами, сорвалась.

Оставалась «малость»: согласовать стоимость кредита, который Советский Союз получал от итальянских банков. Нормальной в то время считали ставку 7–8%, предсовмина Алексей Косыгин требовал от советской делегации договориться на 5%.

К этому делу и подключили резидента Леонида Колосова. Через своих агентов, сенатора и депутата итальянского парламента – социалиста, разведчик запустил в правительство Италии «дезу»: Союз все-таки может договориться с Renault. Это было абсолютным блефом, но, видимо, сработало. Агенты сообщили: итальянцы готовы уже на 6%, но советовали продолжать торговаться. В результате сошлись на ставке 5,6%. Колосов вспоминал, что получил за секретную помощь в переговорах ценный подарок: роскошную охотничью двухстволку с серебряной монограммой.

Он больше не FIAT

Тем временем, автомобиль, вокруг которого разворачивались все эти явные и тайные события, не устраивал советских специалистов. Первые трения начались еще в Турине.

Главный конструктор МЗМА Александр Андронов рассказывал, что основные претензии советские инженеры выдвигали к устаревшему нижневальному двигателю. Но итальянцы категорически не хотели его переделывать. Кстати, в Италии этому мотору оставалось жить совсем недолго. Нижневальные моторы позднее ставили только на потомки Фиатов в других странах – в частности, на польский Polski FIAT 125P. Андронов вообще настаивал на алюминии, как на Москвиче-412,

ОБЩЕСТВО 124

FIAT 124 и его модернизированные версии делали во многих странах. В болгарском Ловече, где многие годы выпускали советские Москвичи, в 1967–1971 годах собрали чуть более 300 итальянских седанов и универ-

салов. В 1970–1975 годах около 7000 автомобилей сделала южнокорейская компания KIA. В Испании SEAT 124 выпускали в 1968–1980 годах. С 1971 по 1996 год потомков модели FIAT 124 по имени Tofas Murat 124, потом Tofas Serce,

делали в Турции. Еще дольше, до 2001 года, в Индии производили Premier 118NE.

Всего во всем мире, включая СССР и Россию, произвели более 20 млн автомобилей седана FIAT 124 и его разновидностей.



SEAT 124, Испания.



Premier 118NE, Индия.



Tofas Murat, Турция.

двигателе, более практичном с точки зрения ремонта – замены гильз. По этому поводу он даже поругался с министром Тарасовым, который вообще не очень поддерживал требования инженеров. Партнер – выбран, цена – хорошая, а ссориться с итальянцами по поводу таких «мелочей», как узлы автомобиля, не стоит.

Компромисс все-таки нашли: вместо нижневального итальянского мотора объема 1,2 л (73×71,5 мм) мощностью 60 л.с. для FIAT-BA3-2101 (это название фигурировало в советских документах) создали, по сути, новый двигатель (76×66 мм), развивающий 64 л.с. Его спроектировали с перспективой увеличения рабочего объема, что позднее успешно и делали.

Испытания в СССР, начатые в июне 1966 года, выявили и другие недостатки. В итоге увеличили сцепление, переработали тормоза, отказавшись от дисков сзади. Усилили переднюю и модернизировали заднюю подвески. Сзади вместо трех штанг и стабилизатора применили схему с пятью штангами, как на спортивном FIAT 124 Spider. Наконец, для СССР изменили бамперы и наружные ручки дверей.

Доработанные машины в Союз пришли в 1968 году. Правда, они не укладывались в договорную снаряженную массу (BA3-2101 массой 955 кг в результате так и остался на 100 кг тяжелее Фиата 124), не устраивали испытателей уровнем шума и конструкцией выпуска. Но на доводку этих мелочей оставалось достаточно времени. Завод ведь только строился.

Если применить к сделке с концерном FIAT термины «цена-качество» и «много автомобиля за небольшие деньги», то лучшего решения для бурной автомобилизации СССР в те годы найти, вероятно, и не удалось бы. Страна получила современный гигантский завод и очень неплохой по меркам начала 70-х автомобиль с хорошими потенциалом для модернизации и экспортными перспективами.

Последующая история ВАЗа – отдельный разговор. А в то время и в том месте, где происходили эти бурные события, «сделка века» на «копейку» оказалась самой выгодной.



Переднеприводный автомобиль с кузовом FIAT 124 и силовым агрегатом Peugeot 204.