

Почти 40 лет назад, в 1968-м «За рулем» объявил конкурс на имя нового автомобиля. Как модель стала второй по массовости в мире, рассказывает Сергей Канунников.

ВАЗ-2101 «Новорожец»... Не нравится? Может, лучше – «Катюша» или ВЛЛ-100 (в честь 100-летия Ленина – поясняем для поколения, не отмечавшего такой праздник). Тоже не очень? Тогда «Аргмак»? Или «Директивец»?



За 80 лет истории «За рулем» такой наплыв писем за столь короткий срок случался нечасто. Почти 50 тысяч читателей откликнулись на призыв предложить имя первенцу Волжского автозавода (ЗР, 2007, № 9). В СССР начиналась автомобильная революция – заводов подобного масштаба в стране еще не было. Но, конечно, никто не предполагал, что прототип советской машины – итальянский ФИАТ-124 и его прямые потомки побьют рекорд массовости легендарного «Форда-Т» и вплотную приблизятся к «Фольксвагену-Жук».



Инициатива построить огромный завод исходила с самого верха – идею продвигал председатель Совета министров СССР А.Н. Косыгин и поддерживал генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев. Он, как известно, любил автомобили, но, конечно, не это побудило затеять грандиозный проект. Граждане СССР накапливали все больше средств, а потребительский рынок оставался довольно скудным и по ассортименту, и по качеству товаров. Продуктом, на который можно было потратить большие деньги, мог стать массовый автомобиль. А пока все легковые заводы страны вместе не строили столько машин, сколько планировали выпускать на ВАЗе. Да и экспортные позиции СССР, который все больше тратил не только на оборону, но и на импорт, требовалось хоть как-то улучшить.



Без лишней огласки автомобильное министерство во главе с А.М. Тарасовым принялось искать иностранного партнера. На помощь пришел даже... КГБ. Так, по крайней мере, много позже утверждал Леонид Колосов – в 1966-м спецкор «Известий» в Италии, а по совместительству сотрудник комитета госбезопасности. Для начала он повез на ФИАТ обласканную советской властью, в 1960-х уже очень пожилую писательницу Мариэтту Шагинян. Дама, известная тяжелым характером, к изумлению окружающих нашла общий язык с генеральным директором концерна Витторио Валеттой.



Когда в Италии началась всеобщая забастовка, Валетта вышел к рабочим именно с «Известиями», где опубликовали очерк Шагинян. Она красочно расписывала социальные блага, предоставляемые своим сотрудникам туринским концерном. Но центром очерка стала история, как во время войны жизнь Валетте, которого партизаны пытались расстрелять за работу на фашистский режим, спас Луиджи Лонго – с 1964-го генеральный секретарь ЦК компартии Италии. Насколько рабочих ФИАТа растрогал очерк Шагинян – судить сложно, но забастовку они не поддержали. Впрочем, главное достижение корреспондента государственной безопасности в том, что некие высокопоставленные итальянцы повлияли на Валетту, убедив его снизить проценты по кредитам для СССР. По сравнению с первоначальной суммой Советский Союз сэкономил 40 млн. долларов – по тем временам колоссальные деньги.



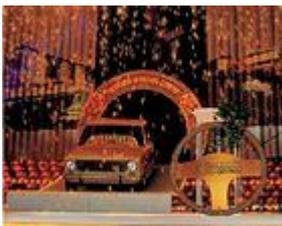
ФИАТ-124, признанный в 1966-м автомобилем года, с точки зрения техники, в общем-то, не был откровением. Немало специалистов и сегодня считают, что стоило поискать более прогрессивную, конструктивно перспективную модель. Но рассуждать об этом через 40 лет можно лишь отвлеченно – победителей не судят. «Жигули» перевернули жизнь страны, сделали автомобиль доступным миллионам, дали импульс к развитию других отраслей промышленности – под стандарты ВАЗ пришлось пересматривать даже некоторые ГОСТы. В общем, читатели «За рулем» на рубеже XXI века признали «копейку» российским Автомобилем столетия вполне заслуженно.



Впрочем, FIAT действительно стал удачным компромиссом – вполне приличный 60-сильный мотор, неплохая вместимость (правда, за счет не очень привычной посадки с сильно поднятым рулем и согнутыми ногами), простота и технологичность конструкции. Лицензию купили на три модели – те, что в СССР стали называться ВАЗ-2101, 2102 и 2103. После жестких испытаний FIAT совместно с итальянцами заметно переделали. Двигатель получил верхний распредвал, изменились диаметр и ход поршня (рабочий объем фактически остался прежним). Усилили подвеску, сцепление, коробку передач. Задние тормоза вместо дисковых сделали барабанными – более дешевыми и лучше защищенными от грязи. Так родился ВАЗ-2101, получивший имя «Жигули».



FIAT-124 прижился не только в СССР. Его прямые и «двоюродные» потомки еще долго сходили с конвейера и на родине, в Италии. В 1967-м стартовал FIAT-125, очень близкий к модели 124, но с 90-сильным двухвальным мотором и рессорной подвеской сзади. Одновременно появился «FIAT-124 Специаль» с 70-сильным верхневальным агрегатом. На эту машину похожа наша «трешка», хотя по первоначальным замыслам итальянцев третья модель ВАЗ должна была выглядеть как FIAT-125. Версии двухвального мотора ставили на FIAT-124 «Спорт Спайдер» и «Купе» с кузовами «Пининфарина». Их, правда, считать прямыми потомками утилитарного 124-го все же нельзя. В Италии эту модель выпускали до 1974 года. На смену пришел FIAT-131 «Мирафиори», очень близкий предшественнику концептуально. Важнейшие отличия, помимо дизайна, – барабанные тормоза сзади и передняя подвеска типа «Мак-Ферсон». Кстати, ВАЗ-2105, стартовавший в 1980-м, здорово похож на 131-й. В Италии эту модель (четырех- и двухдверные седаны, а также пятидверный универсал) строили до 1983-го с бензиновыми моторами мощностью 65 и 75 л.с., а с 1981-го и с дизелями – 60- и 72-сильными.



Со второй половины 1960-х FIAT-124 и его модификации начали шествие по миру. Конечно же, 124-й и аналог модели «124 Специаль» под индексом 1430 делали в Испании – фирма SEAT в те годы принадлежала FIATу. Лицензию на модель 125 купила Польша. «Польский FIAT-125P» выпускали до 1980-го, до 1991-го делали «Полонез». Правда, он унаследовал от 125-го лишь некоторые агрегаты и узлы.

В Турции строили «Тофаш-Мюрат-124», а затем – «Серче», «Шахин», «Доган», универсал «Карталь». Машины уже на основе FIAT-131 выпускали до середины 1990-х. В меньших количествах FIATы производили в Аргентине, Южной Корее под маркой KIA, Индии («Премьер-118»), даже в Болгарии. Здесь, кстати, в выпуске участвовала фирма «Балканкар», чьи электрокары и погрузчики памятны всем посещавшим некогда овощные базы.

Сегодня из потомков FIAT-124 выпускают лишь российские ВАЗ-2104–2107. А сколько же все-таки их разошлось по миру?

Точные данные по Корее, Аргентине, Турции найти сложно. Но там машин сделали относительно немного. В СССР и России выпустили более 15 миллионов «жигулей» (из них 2,7 млн. «копеек» и больше всего – около 4 млн. – «шестерок»). В Италии изготовили около 1,5 млн. FIAT-124, 0,6 млн. «125-х», более 1,5 млн. «131-х». Около 1,5 млн. машин выпустили в Польше («полонезы» – не в счет). Примерно 900 тысяч SEATов моделей 124 и 1430 построили в Испании. Остальные предприятия, повторю, внесли более скромную лепту. Тем не менее рекорд «Форда-Т» – чуть больше 15 миллионов экземпляров – побит! К показателям «Фольксвагена-Жук» (21,5 млн. экземпляров, произведенных по всему миру – от Германии до Мексики) FIAT, «Жигули» и прочие братья численностью в 21 млн. (!) приблизились вплотную. Вдумайтесь, «Жигули» – один из самых массовых автомобилей за всю историю! Не в обиду «Тойоте» и «Фольксвагену»; их «короллы» и «гольфы» – не в счет: ведь автомобили ранних поколений роднит с нынешними лишь имя.

Название «Жигули», пусть не слишком благозвучное (особенно для западноевропейцев), все-таки лучше, нежели «Новорожец» или «Авангард». Но правы оказались те, кто выбрал имя «Лада». Именно под этим названием нашего рекордсмена хорошо знали за пределами страны (некогда на экспорт в год уходило до 100 тысяч «жигулей» и «нив»!), а потом оно стало популярней и дома. Впрочем, машины классической компоновки до сих пор несут на кузове таблички с именем, данным почти 40 лет назад, увеличивая и без того рекордные показатели, отсчет которых начался с довольно банального FIAT-124.

FIAT-124 и его потомки разошлись тиражом 21 млн. штук, побив рекорд «Форда-Т». Есть шанс опередить даже «Фольксваген-Жук». Ведь история «жигулей» еще не закончилась!