



РУБЕЖИ

19 апреля
2008 г.

Историко-информационный бюллетень отдела корпоративной культуры ДСУ, проект «Корпоративная история ОАО «АВТОВАЗ»

19 апреля – День первого автомобиля

(первый корпоративный праздник ОАО «АВТОВАЗ», учрежденный советом директоров 28 августа 2003 года)



19 апреля 1970 года на главном конвейере Волжского автомобильного завода были собраны первые шесть автомобилей ВАЗ-2101. Покрасили «первенцев» в цвета национального флага РСФСР (Российской Советской Федеративной Социалистической Республики): два кузова – синие, четыре – красные. Выпуск машин налаживался постепенно: 10, 15, потом – 25, 40, 100, 150, 200 в сутки. Серийный выпуск автомобиля, еще не имевшего привычного названия «Жигули», начался с 1 августа 1970 года.

Первый товарный автомобиль был продан 18 августа 1970 года. С момента «пилотной» сборки до конца 1970 года было собрано 23 155 автомобилей, объем серийной сборки (с 1 августа 1970 года) составил 21 500 штук. В январе 1971 года автомобиль ВАЗ-2101 был представлен на первом в своей истории международном автосалоне в Брюсселе, с февраля под именем LADA начались первые поставки на экспорт, в том числе в развитые капиталистические страны.

ВАЗ-2101 послужил базовой моделью для всей последующей гаммы автомобилей «классической» компоновки: ВАЗ-2102, -2103, -2104, -2105, -2106, -2107. Сборка «копеек» была прекращена в 1984 году, а последние её модификации (ВАЗ-21011 и ВАЗ-21013) были

собраны на главном конвейере АВТОВАЗа в канун нового, 1989 года. Всего было собрано и реализовано потребителям 2 миллиона 702 тысячи 657 автомобилей первой модели и её разновидностей.

По состоянию на начало 2001 года в г. Тольятти было зарегистрировано свыше 13 тысяч ВАЗ-2101, из них 680 штук – выпуска 1970 года. На начало 2005 года по дорогам нашего города «бегало» 7 автомобилей первого года сборки, а на учете стоял 121 автомобиль ВАЗ-2101 разных лет выпусков.

В феврале 2000 года по итогам проведенного журналом «За рулем» народного референдума, в котором приняли участие десятки тысяч человек, автомобиль ВАЗ-2101 был назван «Российским автомобилем XX столетия».



Награды ВАЗ-2101



Золотой Меркурий



Золотой кубок

15 июня 1971

– Почетная европейская награда Центральной журналистской ассоциации Италии «Золотой Меркурий» (вторичное награждение – в 1980).

Октябрь 1971

– Серебряный кубок по итогам автомобильного ралли «Тур Европы-71».

Октябрь 1973

– Золотой и Серебряный кубки по итогам автомобильного ралли «Тур Европы-73»;
– переходящий приз «Трофей заводов» журнала «За рулем».

27 января 1975

– переходящий приз «Трофей заводов» журнала «За рулем».

11 сентября 1975

– Золотая медаль Лейпцигской международной ярмарки вручена автомобилю ВАЗ-21011.

28 февраля 2000

– титул «Российский автомобиль XX столетия».



Трофей заводов

«Копейка» в музейной копилке

Музей АВТОВАЗа бережно хранит все существенные следы его прошлой и современной истории, отраженные в 25,5 тысячах экспонатов. Своё почетное место в их числе занимают документальные и вещественные источники, посвященные первому автомобилю Волжского автозавода – ВАЗ-2101, «копейке».

Пишет, падая от усталости, в школьной тетрадке в линейку слесарь цеха № 45-3, участник сборки в апреле 1970 года первых шести автомобилей ВАЗа, Виктор Молодецкий свой дневник, в котором есть и такие слова: «19 апреля 1970 года (воскресенье). Причина, стоящая того, чтобы писать красными чернилами. 19 апреля 1970 года в 7 часов утра с конвейера Волжского автомобильного завода сошел первый автомобиль...». Эти записки ныне – в фондах нашего музея, также как и странички рабочего дневника И.А. Спекторова, в те годы секретаря парткома СКП, заместителя начальника цеха № 45-3, участника сборки первых, «пилотных», автомобилей, и записки об испытаниях первых автомобилей в рабочей книжке водителя-испытателя П.И. Аскольского.

Давний экспонат нашего музея – самая первая книга об особенностях эксплуатации «копейки» «Автомобиль «Жигули», написанная в помощь автолюбителям Л.П. Шуваловым, инжене-

ром-конструктором ВАЗа. Она была издана в декабре 1971 года.

Бриллиантом нашей музейной коллекции, конечно, является собрание памятных и юбилейных автомобилей. Первые три из них – ВАЗ-2101 – стотысячный (фото 1), ВАЗ-2103 – миллионный и ВАЗ-21011 – 2-миллионный (фото 3) – были переданы в музей АВТОВАЗа из управления главного конструктора 18 февраля 1976 года, за несколько дней до открытия его первой экспозиции. Сегодня эта коллекция автомобилей насчитывает 21 единицу хранения.

Один из самых значимых экспонатов музея – автомобиль «Жигули» Владимира Михайловича Пенкина (фото 2). Напомню, что именно ему 18 августа 1970 года был продан первый товарный автомобиль ВАЗ-2101. Это событие произошло на глазах у всей страны. Покупатель стал победителем социалистического, юбилейного (к 100-летию со дня рождения В.И. Ленина), соревнования. По такому не рядовому случаю на ВАЗе изготовили памятный значок и соответствующую сопроводительную бумагу. А к 1991 году «созрели» для того, чтобы начать кампанию по возврату исторического автомобиля на завод. К счастью, вопрос решался на удивление гладко. Помню, что первым, с кем поделилась этой мыслью, был Анатолий Анисимович

Мельников, тогда – заместитель председателя совета трудового коллектива ВАЗа. Он понял с полуслова и сразу предложил механизм – провести решение через СТК. Но для этого надо было заручиться согласием семьи Пенкиных. Созвонились и поняли, что желание у них такое отсутствует, однако на встречу согласились. Поехали в «гости» вечером после работы большой компанией. В уютной квартире нас встретили сам Владимир Михайлович (он к тому времени перенес серьезную болезнь и был не совсем здоров) и его жена. Разговор был сложным, единственным, чего добились – обещания подумать. В следующую встречу нам показали автомобиль и сказали, что, наверное, согласятся на взаимобмен на новый автомобиль последней модели. А тогда на АВТОВАЗе готовилась к массовому производству «девятка». Были оговорены особые требования и просьбы, в том числе покрасить автомобиль в цвет их прежней «копейки» – красный. Так музей получил этот уникальный экспонат, вернулись на завод в качестве экспонатов и тот исторический значок, и вышеназванное сопроводительное письмо.

Т.В. Пищулева,

хранитель фондов музея АВТОВАЗа





Гонку за многомиллионной сделкой на «голом» автомобильном рынке СССР выиграла итальянская компания «ФИАТ», крупная промышленная фирма, где производство легковых автомобилей было лишь частью бизнеса. С советской стороны главным энтузиастом сделки выступал тогдашний премьер, глава правительства СССР Алексей Николаевич Косыгин. Со стороны Италии и ФИАТа инициаторами и активными проводниками беспрецедентного для Европы проекта были предприниматель Пьеро Саворетти, почетный президент ФИАТа Витторио Валлетта, владелец ФИАТа Джованни Аньелли и директор автомобильного производства ФИАТа Гауденцио Боно.

Италия отчаянно боролась за заключение автомобильной сделки с СССР: тяжелый экономический кризис в стране, активно растущая безработица, предчувствие экспансии в Европу автомобильных компаний США, борьба за укрепление

42 года назад, в мае 1966 года, был подписан первый из серии договоров о строительстве на территории России современного автомобильного завода. Тем самым была поставлена точка в необычайно жесткой конкурентной борьбе, которая сопутствовала «проекту века» и охватила все крупнейшие автомобильные фирмы мира.

своих позиций на внутреннем рынке Европы, где господствовал «Фольксваген» – эти вопросы «жизни и смерти» экономики Италии зависели от будущей сделки с СССР. Для Советского Союза привлекательность Италии и её автомобильного концерна имела узко утилитарный характер: ФИАТ был единственной в Европе фирмой, умевшей, помимо автомобилей, проектировать и строить автомобильные заводы, имел для этого подготовленные команды менеджеров и готовых (в условиях периодической угрозы безработицы) бросить свои семьи специалистов, «гастарбайтеров» для длительной работы в чужих странах. Кроме того, ФИАТ предлагал полный производственный про-

цесс – от выплавки металла до окраски готового кузова.

У ФИАТ было много явных и скрытых конкурентов – в Англии, Франции, Германии, США и Японии. Выбор со стороны СССР был сделан в пользу Италии. Западноевропейская пресса в многочисленных аналитических обзорах вывела следующие основные причины этого выбора. «Во время последней мировой войны СССР взял у итальянской армии, которая сражалась на русском фронте, около 30 тысяч автомобилей и грузовиков ФИАТ. Русские пользовались ими и их высоко оценили. Позднее они искали способы связаться с туринской компа-

нией – от выплавки металла до окраски готового кузова. У ФИАТ было много явных и скрытых конкурентов – в Англии, Франции, Германии, США и Японии. Выбор со стороны СССР был сделан в пользу Италии. Западноевропейская пресса в многочисленных аналитических обзорах вывела следующие основные причины этого выбора. «Во время последней мировой войны СССР взял у итальянской армии, которая сражалась на русском фронте, около 30 тысяч автомобилей и грузовиков ФИАТ. Русские пользовались ими и их высоко оценили. Позднее они искали способы связаться с туринской компа-

нией – от выплавки металла до окраски готового кузова. У ФИАТ было много явных и скрытых конкурентов – в Англии, Франции, Германии, США и Японии. Выбор со стороны СССР был сделан в пользу Италии. Западноевропейская пресса в многочисленных аналитических обзорах вывела следующие основные причины этого выбора. «Во время последней мировой войны СССР взял у итальянской армии, которая сражалась на русском фронте, около 30 тысяч автомобилей и грузовиков ФИАТ. Русские пользовались ими и их высоко оценили. Позднее они искали способы связаться с туринской компа-

нии предоставил Внешторгбанку СССР кредит на 288 млн. рублей на 8 лет из расчета 5,6% годовых для оплаты поставок в СССР машин и оборудования, технической документации, услуг по монтажу и пуску в действие нового автозавода. В 19.00 того же дня в здании исторического музея ФИАТ на улице Кьяббьера, 20 происходит церемония подписания протокола о намерениях и завершении переговоров, подписывается текст официального коммюнике. Церемония, куда не была допущена пресса, завершилась ужином в ресторане «Валентино». 15 августа 1966 года в Москве было подписано Генеральное соглашение с концерном ФИАТ о строительстве в СССР автозавода производительностью 600 тыс. автомашин в год. Возглавил строительство ВАЗа заместитель министра автомобильной промышленности Виктор Николаевич Поляков.



ФИАТ – крупнейшее частномонополистическое объединение Италии, мощнейшая в середине XX века автомобильная монополия мира. В 1970 году на предприятиях этого концерна было произведено 2 150 тыс. автомашин (4-е место в мире после трех американских автомобильных гигантов), что составило около 6% мирового производства автомашин, 16% их производства в Западной Европе, 21–22% в странах Общего рынка и 88% национального производства. Контрольный пакет акций ФИАТа держали родственные между собой семьи Аньелли и Нази.

Концерн ФИАТ в 60-е годы состоял более чем из 100 компаний: выпускал грузовики и тракторы, двигатели различных типов и авиационную технику, занимался судоходством и металлургией, производил железнодорожный и трамвайный подвижной состав, вел промышленное строительство. Наконец, ФИАТ владел финансовыми, торговыми и рекламными предприятиями и гостиницами, крупной газетой «Стампа», проводящей взгляды и политику концерна. Большинство предприятий ФИАТ расположено в Турине и его пригородах. Их деятельность – это основа всей экономической и общественной жизни этого города.

В производстве автомобилей ФИАТ представлен, прежде всего, колоссальным туринским заводом «Мирафиори», построенным в начале 50-х годов и принадлежащим самой компании ФИАТ, который выпускает легковые автомобили. По своим размерам и техническому оснащению «Мирафиори» в Европе уступал только «Фольксвагену». ФИАТ выпускал в основном малолитражные и микролитражные автомобили.



Прототипом «Жигулей» был лучший автомобиль Европы

Прототипом для создания нового советского автомобиля был итальянский ФИАТ-124, завоевавший титул «Лучший автомобиль Европы 1966 года». Однако будущий ВАЗ-2101 принципиально отличался от своего итальянского «брата».



Под руководством Владимира Соловьева, первого главного конструктора ВАЗа, русские и итальянские инженеры значительно изменили машину, приспособив ее к плохим дорогам, плохой погоде и советским условиям производства. В первую очередь она отличалась совершенно другим двигателем с верхним распределением и увеличенным межцентровым расстоянием, что в будущем позволило неоднократно увеличивать литраж мотора. При сохранении рабочего объема 1198 см³ диаметр цилиндра стал больше на 3 мм (с 73 до 76 мм), а ход поршня уменьшился с 71,5 до 66 мм, то есть двигатель стал более короткоходным, а значит – более приемистым. В общей сложности в конструкцию итальянской малолитражки ФИАТ-124 было внесено свыше 800 изменений.

В коробке передач доработали конструкцию синхронизаторов. По причине преимущественно плохого дорожного покрытия клиренс увеличили со 164 до 175 мм, правда, только в передней части, так как сзади это не позволяло картеру неразрезного моста. Передняя подвеска была полностью переработана: изменена ее кинематика, усилены многие детали, в том числе пружины и шаровые опоры. Ведущий мост – новый. Архаичная трехрычажная задняя подвеска уступила место прогрессивной пятиштанговой конструкции. Еще на ранних стадиях испытаний выяснилось, что отечественное бездорожье неприемлемо для задних дисковых тормозов Fiat – уже при 2-3 тысячах км пробега колодки стирались до металла, поэтому тормоза заменили барабанными. Кузов также основательно доработан и усилен. Вместо двух проушин под домкрат (по одной с каждого борта) появились четыре, что обеспечивало гораздо более надежное «вывешивание» автомобиля. Передний и задний бамперы обрели «клыки», а рядом с ними появились буксирные проушины, которых на Fiat не было. Передние сиденья, в отличие от кресел итальянских Fiat, стали раскладывающимися. Кроме того, появилось наружное зеркало заднего вида. Автомобиль стал тяжелее. Его снаряженная масса увеличилась с 855 до 945 кг. С другой стороны, конструкция стала намного прочнее и надежнее.

«Русифицированный» ФИАТ-124, малолитражный ВАЗ-2101 с 5-местным кузовом, быстро получил в народе прозвище «копейка» – за цифру «1» в индексе модели.

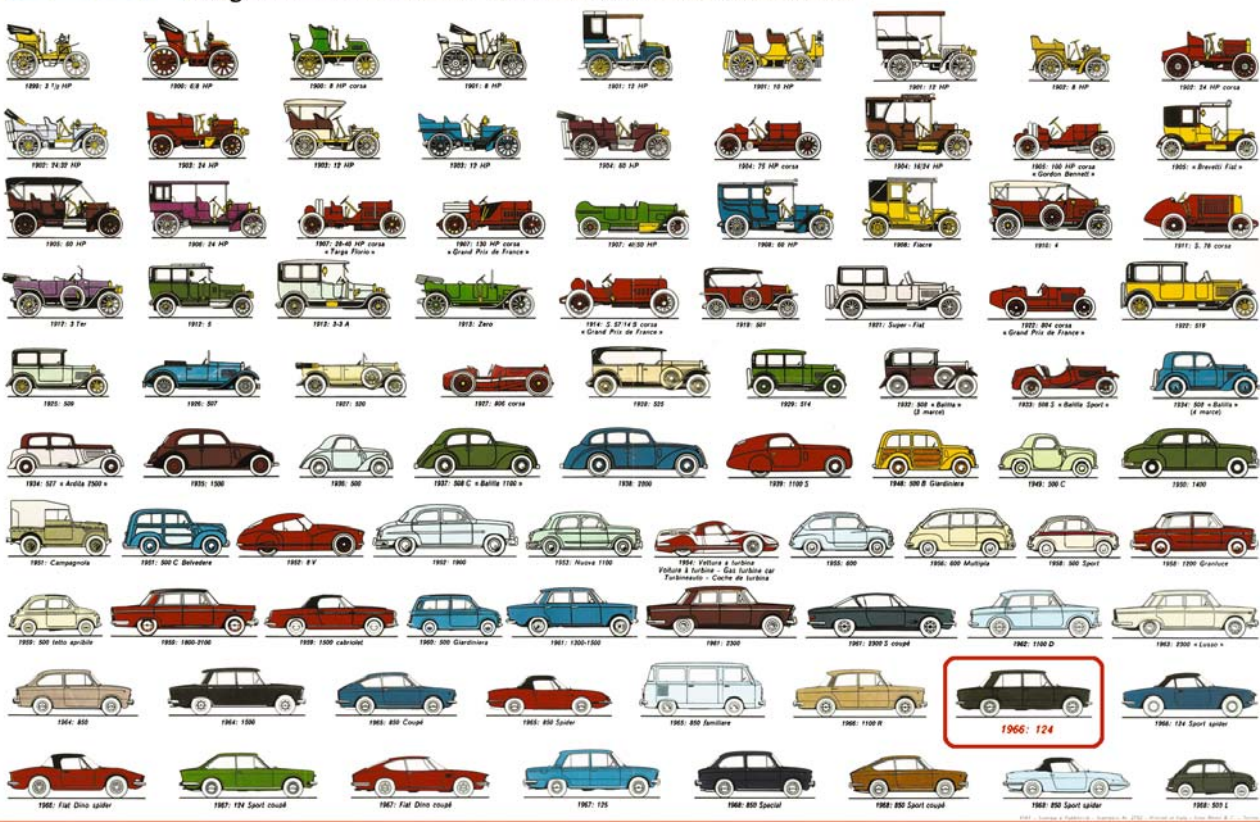
Почему за основу была взята именно модель классической компоновки, а не переднеприводная «Аутобьянка-Примула», которую ФИАТ выпускал с 1964 г.? По воспоминаниям Данте Джакозы, занимавшего в то время должность главного конструктора ФИАТа, решение о выборе классической модели принял А.М. Тарасов, министр автомобильной промышленности СССР. «У меня были опасения, что выбор модели «124», возможно, не идеален для такой гигантской страны, – писал Джакоза, – но советские инженеры и, прежде всего, сам министр и его заместитель были удовлетворены им и верили в него... Многочисленные инженеры из НАМИ, которые участвовали в обсуждениях по этому поводу с нами, стояли за переднеприводную модель. «Примула» тогда шла в ногу с новейшими тенденциями и хорошо показала себя в СССР на сравнительных испытаниях с французскими, английскими и немецкими моделями. Однако Витторио Валлетта, возглавлявший ФИАТ в то время, тоже считал, что «Примула» гораздо перспективнее, а потому постарался продать СССР модель классической компоновки... Обмануть Тарасова было несложно: Валлетта использовал то, что внутризаводской индекс «Примулы» был «123», а индекс модели классической компоновки – «124».

ФИАТ-124 не был чем-то совершенно уникальным. В нем было мало от «моды», он не мог ошеломить своей начинкой или внешним видом. Преимущества автомобиля были в другом: он был бесконечно правильным, ладно скроенным и на удивление прочным. С самого начала он разрабатывался как настоящий народный автомобиль: дешевый, практичный и долговечный, основное назначение которого – безотказная работа в любых дорожных и климатических условиях.





FIAT Modelli vetture dal 1899 - Voitures depuis 1899 - Passenger car models from 1899
Wagenmodelle seit 1899 - Modelos de coches desde 1899



Рекламный плакат компании «ФИАТ» представляет весь модельный ряд фирмы с 1899 по 1968 г. включительно. Второй ряд снизу, второй справа – ФИАТ-124. Отпечатан в Турине в 1968 г. (из домашнего архива А. и Е. Юхнович).

Первый рассказ о будущем автомобиле ВАЗ был напечатан в газете «За коммунизм» 11 ноября 1968 г. (правое верхнее фото).

Главный конструктор ФИАТа Данте Джакоза



Данте Джакоза (Giacosa Dante) – итальянский конструктор, один из ведущих специалистов компании «ФИАТ».

Он родился в Риме 3 января 1905 года. В 1927 году закончил Высшую Политехническую школу в Турине, служил в армии, а потом стал сотрудником ФИАТа, обратившись по объявлению в газете.



Шел 1933 г. «Джакоза, господину Аньелли нужен небольшой экономичный автомобиль, который стоил бы 5 тыс. лир. Способны ли вы разработать шасси с двигателем?» – С таким предложением обратились к 28-летнему инженеру Данте Джакозе. Как конструктор он имел за плечами опыт создания автомобилей специального назначения и военных двигателей. Джакоза ответил утвердительно: «Думаю, что смогу». Так началась его длительная и увлекательная карьера в течение более 40 лет в фирме «ФИАТ». После окончания Второй мировой войны Д. Джакоза был главным инженером и главным конструктором ФИАТа и занимал эти посты более четверти века.

Именно Джакоза спроектировал автомобиль Fiat 124, который стал победителем конкурса «Европейский автомобиль года-1966» и от которого пошло все семейство «Жигулей». Кроме того, он являлся разработчиком 500 Topolino, а также 1100 Campagnola, 600 и 600 Multipla, Autobianchi Primula (первый итальянский автомобиль с приводом на передние колеса и поперечным расположением двигателя), Autobianchi A112, Fiat 125, -126 и -128 (победитель конкурса «Европейский автомобиль года-1969»). И это только часть из того, что было создано этим талантливым инженером и дизайнером. Он был удостоен многих наград, но, наверное, самой важной из всех стал приз Golden Compass («Золотой циркуль») – престижная награда в области промышленного дизайна, врученная ему в 1959 году за Fiat Nuova 500.

В 70-х годах Джакоза формально отошел от руководства проектированием автомобилей, но еще долго продолжал принимать активное участие в этом процессе. Вся его жизнь была связана с этой компанией и, даже покинув ФИАТ, он продолжал оставаться его консультантом. Умер в Турине 31 марта 1996 года.



С рекламного буклета фирмы «ФИАТ»



ФИАТ-124 на улицах Москвы

ПОКА БЕЗ ИМЕНИ...

Недалек тот день, когда с конвейера Волжского автозавода начнут сходить новые машины. Наш будущий переносчик не имеет пока даже имени собственного, а только индекс. Что же такое ВАЗ-2101? Хороша ли будет машина, прототипом которой был созданный в расчете на европейские дороги автомобиль ФИАТ-124? С этим и другими вопросами наш корреспондент В. Иванов обратился к главному конструктору завода В. С. СОЛОВЬЕВУ.

Каковы отличия новой машины от современных отечественных автомобилей этого же класса! — От выпускаемых в нашей стране легковых автомобилей ВАЗ-2101 будет отличаться весьма рациональной компоновкой, благодаря которой при малых габаритах и весе он обладает большой вместимостью. В нем свободно разместятся пять человек, включая шофера. К особенностям нового автомобиля относятся надежность и долговечность работы его узлов благодаря применению современных легких сплавов, пластмасс, резиновых изделий и специальных сталей и проката. Расскажите об основных технических данных ВАЗ-2101. — 60-сильный двигатель, отличные гидравлические тормоза (впереди дисковые, сзади барабанные), с раздельным приводом, специальный ограничитель от «юз» при резком торможении. Обслуживание максимально упрощено. Например, хлопотливая шприце-



ва смазка ливидирована. Замена масла в двигателе требуется через 7—8 тысяч километров — практически раз в сезон. Систему охлаждения уже у нас, на заводе, снабдят незамерзающей и невыкипающей специальной жидкостью. Менять ее нужно через два года. Очень важно, что двигатель легко запускается в мороз до 25 градусов. Система отопления обогревает салон, предохраняет лобовое и боковые стекла передних дверей от обмерзания. Двигатель рассчитан на терпела модель ФИАТ-124 «в время испытаний и реконструкции!» По результатам испытаний были введены усиления в некоторые силовые детали кузова, оказавшиеся недостаточно прочными, изменена конструкция тормозов — задние дисковые заменены на барабанные, передние дисковые претерпели значительные изменения. Новые тормоза в условиях наших дорог, на которых часто имеется много грязи, показали значительно большую долговечность. Для повышения проходимости был увеличен зазор до дороги (клиренс). По проходимости автомобиль ВАЗ-2101 не уступает отечественным автомобилям «Москвич» и приближается к автомобилю «Волга». Ведутся ли какие-либо работы в вашем конструкторском бюро, кроме усовершенствований а н и я модели ФИАТ-124? — Конечно, мы не замы-

Главный конструктор ВАЗа Владимир Соловьёв



Владимир Сергеевич Соловьёв – один из ведущих специалистов советской инженерно-конструкторской школы.

Он родился 16 февраля 1919 года. Его трудовая биография начала складываться на Горьковском автомобильном заводе, где начал работать с 1941 года. С 1953 года В.С. Соловьёв назначен заместителем главного конструктора Горьковского автозавода – начальником КБ легковых автомобилей (с 1965 года – главным конструктором по легковым автомобилям).

На ГАЗе он разрабатывал задние мосты и карданные передачи для легковых автомобилей М-20 «Победа», ГАЗ-69 (4x4), первый гипоидный мост для автомобиля ЗИМ (ГАЗ-12). Впервые в стране разработал и ввел в употребление резиновые сальники всех узлов автомобилей взамен кожаных, что позволило повысить герметичность агрегатов и сэкономить дефицитную кожу. Разработал (совместно с Ф.С. Коротковым) первое в стране масло для гипоидных передач. Так же впервые в СССР стал разработчиком стальных деталей с фосфатным антизадирным покрытием повышенной прочности, что привело к существенной экономии стратегической меди. Под его руководством были разработаны конструкции автомобилей ГАЗ-21 «Волга» и ГАЗ-24.

В 1966 году В.С. Соловьёв становится главным конструктором ВАЗа. Под его личным административным, организационным и инженерным руководством проходили все работы по адаптации (а, по сути, – коренной переделке) автомобиля ФИАТ-124 применительно к российским условиям. При его непосредственном руководстве и участии были разработаны, созданы и доведены до испытаний образцы первой вазовской микролитражки ВАЗ-1101 и открытого автороллера на её базе (и не его вина, что эти вполне качественные разработки не увидели свет). Но самой главной работой В.С. Соловьёва на ВАЗе стало создание «Нивы» – машины, ставшей поистине легендарной и получившей мировое признание.

Владимир Сергеевич Соловьёв был первым главным конструктором ВАЗа (с 1966 по 1975 год). Он ушёл из жизни в июне 1975 года (внезапная болезнь оказалась беспощадной). Награжден орденами Трудового Красного Знамени и Октябрьской Революции, медалью «За победу в Великой Отечественной войне».

**Февраль 1967**

– по поручению генерального директора ВАЗа В.Н. Полякова группа конструкторов – Б.Поспелов, Г. Ляхов, А. Черный – решила задачу поиска названия для нового советского автомобиля; из подготовленных восьми названий в результате голосования в два тура В.Н. Поляковым было утверждено название «Жигули», предложенное А. Черным.

10 июля 1967

– в Тольятти для проведения испытаний прибыли три легковые автомобиля модели ФИАТ-124. В одном из боксов троллейбусного депо № 1 организована первая база испытаний. Стартеры и генераторы для автомобилей ФИАТ начали проходить испытания на Куйбышевском заводе КАТЭК.

2 февраля 1968

– начались эксплуатационные испытания автомобилей ФИАТ-124 на трассах близ с. Тимофеевка.

12 января 1969

– колонна из 15 автомобилей ФИАТ-124 в сопровождении Б. Поспелова и И. Крутько выехала из Турина в Советский Союз через город Брест. Начаты официальные испытания автомобилей по схеме «Стоп энд гоу» в г. Москве.

25 июля 1969

– закончены приемочные испытания автомобилей и принято решение об утверждении их конструкций для поточного производства. С начала испытаний всего было испытано 35 опытных образцов автомобилей, наездивших 2250000 километров; в НАМИ на испытательных стендах испытано 8 двигателей при непрерывной работе с 3 400 часов.

Сентябрь 1969

– журнал «За рулем» объявил промежуточные итоги конкурса на лучшее название автомобиля ВАЗ-2101. Всего было представлено 54 838 названий; отвечало условиям конкурса – 48 613; представлено для окончательного рассмотрения – 1812 названий. Среди предложенных названий – Аргамак, Сокол, Гвоздика, Фиалка, Лада, Катюша, Руслан, Атаман, Искра, Аврора, Директивец, Первооржец, Новоржец, Мемориал, Мадонна, Юность, Мечта, Весна, Луч.

22 января 1970

– на участке Валентина Панина был сварен сигнальный экземпляр первой крыши автомобиля ВАЗ-2101.

9 февраля 1970

– в цехе № 41-1 главного корпуса начата сварка первых боковин черного кузова автомобиля методом ручного управления.

25 февраля 1970

– сварщики цеха № 42-2 Д. Терехин, В. Галедин, В. Максимов и другие сварили первый каркас черного кузова автомобиля на сварочном автомате главного кондуктора № 2.

1-2 марта 1970

– на автоматической линии английской фирмы «Стилленд» была произведена первая пробная сварка первых десяти кузовов будущего автомобиля.

11 апреля 1970

– в цехе № 44 сборочно-кузовного производства малярами Л. Москвиной, В. Грунковой, Л. Напольских был загрунтован и окрашен в два слоя синтетической белой эмалью сигнальный каркас и его узлы первого кузова автомобиля «Жигули».

12-13 апреля 1970

– в цехе окраски кузовов была произведена грунтовка, а затем и окраска первой партии кузовов. Три из них – вишневый, белый и синий – направлены на участок главного конвейера № 1 на сборку.

18 апреля 1970

– в 14.00 поехали на сборку шесть первых кузовов – два синих и четыре темно-красных (вишневых). Завершение сборки в ночь с 18 на 19 апреля.

19 апреля 1970

– в 7 утра с главного конвейера завода сошли первые шесть советско-итальянских автомобилей: значительный ряд деталей и комплектующих все еще поступали из-за рубежа. Сборку первых автомобилей осуществили слесари-сборщики главного конвейера В. Присяжнюк, И. Осипов, В. Гусев, В. Орлихин, В. Глазунов и их товарищи. Первый автомобиль свел с конвейера итальянский шеф-инструктор Бенито Гвидо Савонни, пять остальных – начальник участка цеха № 45-3 СКП В. Сафонов.

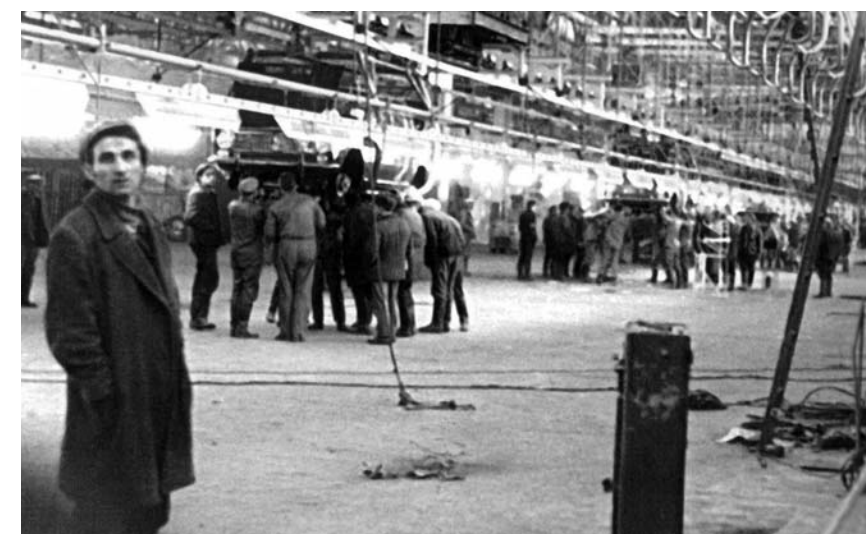


На этом развороте представлены фотографии из уникального альбома, посвященного истории сборки первых шести автомобилей. При пристальном внимании всей страны и мира это событие, которое без натяжки считалось кульминацией строительства ВАЗа, для общечеловечности прошло незамеченным (дело в том, что В.Н. Поляков запретил афишировать первую конвейерную сборку, она в некотором роде была засекреченной). Сборка проводилась ночью. И вот, как позже выяснилось, Геннадий Ильич Евтушенко, начальник участка СКП, передавая свой фотоаппарат бригадиру Анатолию Александровичу Дюжакову, сказал: «Исхитрись, но запечатай историю!» И тот выполнил задание.

В апреле 1993 года в маленькой заметке в газете «Волжский автостроитель» мы написали о том, что в экспозиции музея, которая рассказывала о начале производства «Жигулей» на конвейере, в прежние годы демонстрировалась фотография – фотомонтаж (снимок был сделан спустя 10 лет после самого события). Буквально на следующий день в редакции и в музее раздались звонки от Анатолия Александровича Дюжакова. Как здорово, что он увидел эту заметку! Дюжаков сообщил, что у него есть подлинные снимки этого события. Скажу честно, надежды на то, что увижу настоящие фотографии, не было. Думала, что в который раз покажут знакомый монтаж 1980 года. Однако при первом же взгляде на альбом у меня захватило дух, про изумительное содержание альбома уж и говорить не приходилось. Тогда же подумала: «Ну, музею этим не владеть никогда!» А себе сказала: «Сделай равнодушный вид». Каюсь, так было. Состоялся довольно долгий разговор «за жизнь». Выяснилось, что Анатолий Александрович согласен передать музею альбом, «но вы хоть затраты на бумагу и фотореактивы компенсируйте». Причем он доверил мне альбом в качестве аргумента для разговора с начальством. На заводе была тогда, скажем, сложная финансовая ситуация. Ну, думаю, разобьюсь в щепки, но альбом останется в музее. А вопрос решился очень просто и быстро. Спасибо Галине Ивановне Куклиной, тогда заместителю начальника финансового управления АВТОВАЗа, к которой я пришла с альбомом «под мышкой». «Деньги найдём!» – цена вопроса, если мне память не изменяет, была 500 рублей, небольшая сумма по тем временам. А нынче копии фотографий из этого альбома заняли своё достойное место в экспозиции музея и разошлись по множеству печатных изданий. Так что, можно сказать, А.А. Дюжаков заснял «народную песню». Его любительские снимки – единственные достоверные фотодокументы о событии, к которому шел весь завод, на которое работала вся страна.

Смотрит на нас с этих и сотен других любительских фотографий, рисунков, документов «непричесанная», живая, подлинная история родного предприятия.

Т.В. Пищулева, хранитель фондов музея АВТОВАЗа

**20-30 апреля 1970**

– на автозаводе собрано еще четыре опытных автомобиля ВАЗ-2101.

Май 1970

– на главном конвейере ВАЗа было собрано 72 автомобиля.

Июнь 1970

– на главном конвейере ВАЗа было собрано 302 автомобиля.

18 августа 1970

– Волжский автозавод начал реализацию первых автомобилей ВАЗ-2101 через торговую сеть. Первому покупателю, Пенкину Владимиру Михайловичу, заместителю начальника сталелитейного цеха завода «Волгоцеммаш», был вручен значок, изготовленный в одном экземпляре по индивидуальному заказу в корпусе вспомогательных цехов ВАЗа, с надписью на эмалированной поверхности: «Владельцу первого автомобиля ВАЗа».

7 сентября 1970

– вперые с момента начала серийной сборки с главного конвейера сошло 100 автомобилей (в объеме планового задания).

1 октября 1970

– с главного конвейера сошел пятидесятый автомобиль «Жигули». Автозавод вышел на ежесуточный ритм сборки в 185 малолитражек.

31 октября 1970

– собран 10-тысячный автомобиль ВАЗ-2101 цвета «темная вишня».

5 ноября 1970

– на главного конвейера ВАЗа был собран 11-тысячный автомобиль марки ВАЗ-2101.

19 декабря 1970

– с главного конвейера завода сошел двадцатитысячный автомобиль «Жигули» темно-вишневого цвета.

27 января 1971

– с начала пуска главного конвейера собран 30-тысячный автомобиль. Основную сборку вела бригада № 1 цеха № 45-2 СКП.

20-22 февраля 1971

– автомобили ВАЗ-2101 дебютировали на ралли «Прибалтика-71».

21 февраля 1971

– первая партия автомобилей ВАЗ-2101 отправлена на экспорт (в Югославию).

29 марта 1971

– в 14.30 с главного конвейера завода сошел 50-тысячный автомобиль (белого цвета). В этот день завод вышел на выпуск 500 автомобилей в сутки.

15 июня 1971

– автомобилю ВАЗ-2101 присуждена Почетная европейская награда Центральной журналистской ассоциации Италии «Золотой Меркурий».

16 июля 1971

– в 11 часов 50 минут собран 100-тысячный автомобиль «Жигули» светло-палевого цвета. Первой сборку юбилейного автомобиля начала бригада Анатолия Богомолова.

18 октября 1971

– с главного конвейера завода в 17.00 сошел 150-тысячный автомобиль «Жигули».

15 апреля 1974

– с главного конвейера автозавода сошел миллионный автомобиль модели ВАЗ-2101.

1988

– на АвтоВАЗе завершена сборка «копеек»; в предновогодние дни с Волжского автозавода отправлены последние машины самого популярного и массового семейства «Жигулей»: ВАЗ-2101, ВАЗ-21011, ВАЗ-21013. Всего было собрано с 1970 года 2,7 млн. штук.

28 февраля 2000

– в Джит АО «АВТОВАЗ» состоялась торжественная церемония, посвященная присвоению титула «Российский автомобиль столетия» автомобилю ВАЗ-2101.

19-21 апреля 2000

– символическим прождением по главному конвейеру автомобиля ВАЗ-2101 трудовой коллектив АВТОВАЗа отметил 30-летие начала выпуска «Жигулей».



ОСЕННИЙ ДЕБЮТ



Труднее всего – начало, именно первая фраза. Она, как в музыке, дает тон всему производству, и обычно её ищешь весьма долго и ценишь подчас больше, чем само законченное производство.

М. Горький

Отчёт управляющего СКП был скуп и чётко прокомментирован генеральным директором: «...решайте свои коренные вопросы, чтобы собрать машину. Если служба Ёлкина не подведет, то есть возможность собрать первый автомобиль. Сдача в пусконаладку может быть, если вы не проспите что-нибудь серьёзное...». Серьёзное не проспали – ночами 18 и 19 апреля была начата и завершена сборка первых шести автомобилей.

До конца месяца собрали 19. А вот план сборки мая – июня (100 и соответственно 400 штук) оказался невыполненным на 110 автомобилей: сказались естественные трудности пусконаладочного периода.

Оставшееся до конца 1970 года время было насыщенным и нервным. В.Н. Поляков назвал эти месяцы самыми сложными в жизни завода, наверное, потому, что пришлось во многом повторить тыловую эпопею времен Великой Отечественной, когда в недостроенных временках, а чаще под открытым небом станки подключались к электросети и давали нужную фронтную продукцию. На вазовской площадке не было времянок, но когда первые покупатели обкатывали свои «копеечки», кровля в СКП еще не была полностью закрыта, и августовские ливни стали не самым лучшим впечатлением и для вазовцев, и для иностранных специалистов, приехавших помочь запустить завод. История повторилась на очередном витке: параллельное проектирование и строительство завода, не до конца обеспеченные ресурсами и мощностью стройиндустрии, привело к тому, что спустя 4 года после выбора площадки будущего завода первые серийные авто собирались в обстановке незавершенного строительства и досадных неувязок с монтажом оборудования.

числах июля и пришёлся на август. Хотя, если быть исторически точным, первый проданный автомобиль вряд ли был собран именно в августе: программа освоения сборки была столь неровной, что в сбит были пушены автомобили, изготовленные в мае-июне из полностью итальянских деталей. С момента пилотных апрельских машин и до конца июля их было собрано чуть больше 800. В канун августа была сдана в эксплуатацию первая очередь главного корпуса, а 30 июля в цехе «Мотор-3» собрали первый двигатель из собственных, вазовских деталей. Собственно, запуск сборки двигателя был тем самым выстрелом стартового пистолета, с которого началось вот уже более 35-летнее движение по кругу подвесок главного конвейера.

В пятницу 31 июля В.Н. Поляков собрал чрезвычайное расширенное заседание генеральной дирекции.

– Мы добились определенных успехов в нашей работе. Началась отливка деталей в алюминиевом корпусе, отштампованы первые 500 деталей в прессовом, в «моторе» начат выпуск первых основных деталей... Нарботанное дает нам возможность с большим напряжением, с применением ряда обходных процессов и той кооперацией, которая сохранится еще на ближайшие 2-3 месяца с ФИАТом, начать сборку автомобилей с основными своими узлами, своим мотором и своими узлами шасси. Это является самой большой победой и самым большим результатом работы коллектива завода в июле. Товарищи, которые знают, что такое автомобильное производство, понимают, что в начале будет много трудностей. Для того чтобы в августе начать сборку товарных автомобилей, нам нужно преодолеть огромные проблемы, потому что еще нет ни одного отработанного собранного мотора и ни одного собранного моста. Предстоит титаническая работа для того, чтобы можно было собрать автомобиль.

Теперь о плане августа. В августе впервые за всю историю завода мы имеем Государственный план. До сих пор мы собирали автомобили, устанавливали план нашим производством по сборке узлов, но эти планы были внутренние, так сказать заводские, в связи с тем, что никакого товарного выпуска завод не делал. Все автомобили, которые собирались из итальянских узлов, как вы знаете, до сих пор хранятся на заводе. Их собрано порядка 820 штук, созданы определенные заделы кузовов, все это не выходит с завода как товарная продукция. Пока, по существу, создавались заделы. Государственная программа июля была перенесена на август, и вот мы впервые имеем план министерства – выпуск 3 тысяч автомобилей в этом месяце. Далее, у



ных строительных работ. Утвержденный В.Н. Поляковым график пусконаладки и запуска сборочного конвейера был не только исполнен в срок. Многие этапы подготовки сборки автомобиля были завершены с опережением: еще до 19 января были отштампованы и сварены первые крыши, 9 февраля произошла сварка боковин черного кузова, спустя 5 дней начались комплексные испытания в камерах бондеризации и окраски кузовов, 1 и 2 марта были сварены первые 10 черных кузовов, 11-13 апреля первые 3 кузова были окрашены в белый, вишневый и синий цвета.

Кстати, тогда же, 13 апреля, произвели пробную, скрытую от глаз итальянских шеф-монтажников, учебную сборку самого первого автомобиля. Этот эпизод упоминается во всех воспоминаниях участников событий 19 апреля, а вот точную дату позволил установить фрагмент выступления Ю.А. Ёлкина, управляющего сборочно-кузовным производством ВАЗа на заседании «суженной» дирекции 14 апреля 1970 года: «...мы полностью задействовали кузовную цепочку черного кузова, она отлажена. Транспортировка деталей и узлов осуществляется вручную... На сегодня изготовили готовых сварных кузовов 51, полностью укомплектовано 31 и переданы в цех окраски. Полностью окрашенных кузовов на сегодня – 3, еще будет 4-6. Сейчас имеем окрашенные кузова для начала сборки кузова и автомобиля. Завтра приступаем к сборке кузова... На главном конвейере вчера начали собирать автомобиль и еще полностью не выяснили, чего нам не хватает. Планируем собрать 4-5 автомобилей 20-22 апреля. Народ есть, подготовлен».



В феврале 1969 года, когда отставание в темпах строительного-монтажных работ и установке оборудования приняло, по выражению В.Н. Полякова, «преступный характер», Советом Министров СССР было принято решение о начале пусконаладочных работ на сборке автомобилей в первом квартале 1970 года. На одном из последних заседаний генеральной дирекции ВАЗа 20 декабря 1969 года, за 4 месяца до сборки пилотной партии «Жигулей», В.Н. Поляков произнёс речь с трудом скрываемой досадой в адрес тех, кто не просто подталкивал ВАЗ к победному рубежу, но и сделал отступление от него немислимым: «На Пленуме ЦК и сессии Верховного Совета СССР было заявлено и напечатано о том, что ВАЗ выпустит в следующем году около 30 тысяч машин и что будут введены мощности по выпуску 220 тысяч машин. Всего 320 тысяч по автомобильной промышленности, из которых 220 тысяч – на ВАЗе. Эти сообщения и доклады прозвучали на весь мир и весь мир знает об этих решениях, и это накладывает на нас огромную ответственность. По существу, такие ответственные заявления и пленума, и сессии... в условиях, когда известно, что на ВАЗе имеются огромные отставания со строительством, мы должны расценивать как доверие к силам нашего коллектива, который способен преодолеть отставание и, тем не менее, выпустить 30 тысяч машин... Во всяком случае, конечно, во всём мире будут очень пристально и остро смотреть, как будут выполнены заверения Советского правительства... Всё это будет иметь большое политическое значение... За три года... имели место систематическое отставание, систематический перенос сроков, причём довольно значительный перенос сроков и многократный перенос сроков. Это создало, в том числе и у нашего коллектива, настроение... возможности и неизбежности такого рода отставания и переноски сроков. Это решение сессии Верховного Совета СССР требует перелома обстановки и настроений... и изменения стиля работы... Время исчисляется днями и потеря нескольких дней уже будет ставить нас в очень тяжелое положение... Сроки должны быть приняты как совершенно обязательные со всеми вытекающими отсюда последствиями... Какие бы трудности перед этим не стояли».

Тогда же В.Н. Поляковым был утвержден график и этапы завершения основных пусконаладочных работ для сборки пилотных автомобилей: запуск серийной штамповки кузовных деталей не позднее 15 февраля, март – пусконаладка линий сварки черного кузова и агрегатов окраски кузовов, в апреле – сборка кузова. «...Я хочу, чтобы эти сроки, – говорил В.Н. Поляков, – не дожидаясь выхода руководящих документов, были приняты как совершенно обязательные... Какие бы трудности перед этим не стояли...».

За первые 3 месяца 1970 года удалось преодолеть почти 1,5-месячное отставание в монтаже и наладке оборудования, которое было связано со срывом завершения отдель-



нас в сентябре 4,5 тысячи а по году, значит, всего 27,5 тысячи машин...

Мы обязаны организовать работу в августе по товарному выпуску 3 тысяч автомобилей... Мы считаем необходимым начать с первых же дней выпуск автомобилей потребителям для продажи. В связи с отставанием ряда наших цехов по освоению узлов, мы даем им минимальный план, а для сбора товарных автомобилей будем использовать ранее собранные...

График предусматривает темп сборки на 31 августа 50 автомобилей... Для этого ко вторнику, к 5 августа нужно иметь первый товарный двигатель, чтобы к 15 августа достичь темпа 15 агрегатов в сутки. Сейчас нужно приложить все силы, повернуть весь коллектив завода на осуществление этого первого, самого трудного шага... Обходными процессами можно дискредитировать автомобиль, так что мы даже при всей нашей спешке и желании сделать план идти на это не можем. Вся работа с начала августа должна быть, как на любом заводе массового производства, подчинена работе сборочных конвейеров, и каждый из нас должен чувствовать полную моральную ответственность за это. Методы работы и отношений должны быть изменены коренным образом, чтобы дать необходимые узлы, детали... если какой-либо кронштейн нужно сделать двум слесарям в течение ночи, то это нужно сделать, чтобы 2 тысячи человек не стояли потом из-за одной детали... Это не является, конечно, нормальными методами работы массового производства, но первая наладка и первый пуск завода требует иногда таких методов, без них мы ничего не сделаем и нужно трезво смотреть на эти вещи».

Заседание генеральной дирекции и сборку первых товарных автомобилей отделяли два выходных дня. Все производства и службы снабжения завода получили от В.Н. Полякова задание к понедельнику обеспечить непрерывную доставку комплектующих из Турина, стран СЭВ и заводов-поставщиков пластмас-

совых изделий, РТИ и шинных заводов для стабильной работы главного конвейера. А это более 155 дефицитных позиций, из которых около половины – по металлу. Работа пошла и почти сразу начала спотыкаться о качество узлов, собираемых собственными силами.

Качество первых товарных автомобилей было, естественно, таким, каким оно и бывает в период пусконаладки. Более половины суточного выпуска машин фиксировались как некомплектные, в автомобилях полной сборки выявлялись массовые дефекты как по поступающим комплектующим, так и по собственным деталям. Особенно тяжело шло освоение силовых агрегатов. К одному из совещаний составили сводку наиболее часто повторяющихся дефектов: неверно установленные развал и сходжение колес, стук клапанов двигателя, шум цепи газораспределения, задевание вентилятора за кожух, некачественная окраска кузова, скрежет в подвесках передних колес, слабое крепление суппорта переднего тормоза, некачественная сварка дисков колес с ободом, отказ в работе генераторов и комбинации приборов, шум при работе редуктора. Решения часто имели характер жёстких – категорическое недопущение пропуска на сборку кузовов с дефектами по окраске со строгим наказанием виновных, строгое выполнение технологических процессов, запрет применять в сборке дефектные детали, «поощрять достойных и наказывать нерадивых», ведение учета и статистики дефектов.

По итогам каждого рабочего дня (все подразделения ВАЗа трудились тогда в одну смену) генеральный директор направлял министру, в обком КПСС и приемные министерств заводов-поставщиков комплектующих изделий оперативную сводку выпуска автомобилей. По данным этих сводок, 25 августа было собрано 100 автомашин, все некомплектные по деталям – уплотнители капота, тяга правая нижней задней подвески, зеркало заднего вида, подушки сидений. Сварка кузова лимитировалась отсутствием переднего

крыла, панели двери и капота из-за недопоставки металла, в прессовом не штамповались 50 деталей из-за отсутствия металла, в автоматном цехе не изготавливалось 40 наименований деталей из-за отсутствия нужного сортамента сталей. Для сборки автомобилей и изготовления деталей и узлов на 26 августа отсутствовало 72 позиции по металлу. Многие из них, в том числе и изделия, которые не были освоены и не поставлялись Волжским РТИ, – возились самолетом из Турина. Ситуация сложилась тяжелая: через несколько дней сборка могла быть остановлена. Поставка деталей от фирмы ФИАТ не обеспечивала темпов суточной сборки в 100 автомобилей.

Из оперативных сводок: 26 августа было собрано 56 автомобилей, в сбыт сдано 32 из-за некомплектности; 28 августа – 103 собрано, в сбыт направлено 70; 31 августа – 100, сбыт – 61. С начала месяца собрано всего 1 548 автомобилей в течение сентября почти ежедневно учитывались как некомплектные из-за отсутствия то ветровых стекол, то фар, то тех комплектующих, которые были признаны негодными для обработки в вазовских цехах. Единственный отрадный день в оперативных свод-

лифицированной рабочей силы из-за срыва плана ввода жилья. Поэтому по просьбе руководства ВАЗа правительство СССР снизило заводу годовой план выпуска с 27,5 до 21,5 тысячи автомобилей.

С начала октября автомобили стали поступать в торговую сеть Москвы. На 1 декабря, с момента начала серийного выпуска, было реализовано потребителям 14 538 автомобилей, всего поступило рекламаций с начала реализации – 566 на 744 дефекта. По состоянию на 31 декабря от потребителей автомобилей «Жигули» ВАЗ-2101 в адрес завода-изготовителя поступило с момента начала массовых продаж 1030 рекламаций (4,8% к выпуску и 4,58% к числу отгруженных автомобилей).

Неимоверно тяжело шла сборка первых товарных «Жигулей». Не всегда своевременной и полноценной была помощь иностранных специалистов, засобиравшихся в конце ноября по домам накануне начала рождественских каникул. Вдруг, неожиданно для всех, просела и встала окрасочная линия – то ли грунт не был хорошо утрамбован, то ли канализационные стоки тому виной. Если бы на ВАЗе была одна линия – завод встал бы всерьез и надолго.

И всё же автозаводцам удавалось брать «высоту за высотой». Это были не крупные, но достойные вехи в становлении автомобильного производства. Темно-вишневый ВАЗ-2101



как был помечен 21 сентября, когда суточный выпуск с опозданием от графика на несколько дней составил 140 автомобилей, а сбыт потребителям – 225 штук.

За период до 22 сентября было реализовано 2 358 автомобилей. 1 октября 1970 года с главного конвейера сошел 5-тысячный автомобиль. С этого дня темп суточной сборки составлял 200 малолитражек.

Но реальный темп сборки автомобилей на главном конвейере ВАЗа отставал от плановых показателей. Документы зафиксировали главные на тот момент причины сложившегося положения: незаконченные строительством работы по жизненно необходимым объектам; незавершенность кровли приводит к частым замыканиям электросистем, повышенной запыленности, вызывающей брак; срыв поставок отдельных позиций оборудования по пусковому комплексу; трудности в наборе ква-

под порядковым номером 10000 сошел с главного конвейера 31 октября. 10-тысячный двигатель после торжественного митинга проводили на сборку 4 ноября, а на следующий день был собран 11-тысячный автомобиль. К концу ноября вышли на суточный темп в 300 машин, а 19 декабря родился «двадцатитысячник». Государственный план был даже перевыполнен на 30 товарных автомобилей, что дало сверхплановую прибыль в размере 1,5 млн. рублей.

Первая нота первой вазовской осенней мелодии оказалась слишком пронзительной, не во всем мажорной, звонкой. Но она, видимо, и не могла стать другой: государство ожидало отдачи от вложенных средств, а обстоятельства запуска массового производства оказались солонее протитого пота.

А. СТЕПАНОВ





История вазовского автоспорта захватывающа и азартна. Она была разной и далеко не безоблачной, но невероятно интересной и полной по частоте жизненных слагаемых. В ней присутствовало все – радость и отчаяние, взлеты и падения, поражения и победы.

Автоспортивная страница в биографии АВТОВАЗа была начата задолго до выпуска первых автомобилей «Жигули». В 1967 году на Волжский автозавод прибыла группа испытателей с Горьковского автозавода, среди которых был и Яков Лукьянов, ставший затем одним из первых тольяттинских гонщиков. К тому времени он уже выступал на «Волгах» и был кандидатом в сборную СССР. Сильнейшим пилотом считался и другой переехавший в Тольятти испытатель с ГАЗа – Эдуард Пистуневич. И этот факт сыграл свою роль: Центральный автотоклуб ДОСААФ с целью поддержки автоспорта в Тольятти выделил два «Москвича-412» и два «Запорожца», на которых тольяттинцы стали выступать в соревнованиях всесоюзного масштаба.

В апреле 1970 года Волжский автозавод начал сборку первых автомобилей ВАЗ-2101. Разумеется, практически сразу возник вопрос о создании спортивной версии автомобиля, ведь руководство завода и конструкторы прекрасно понимали, что автоспорт – это один из методов испытания автомобилей в экстремальных условиях. Осенью 1970 года генеральный директор Волжского автогиганта Виктор Поляков дал «добро» на подготовку трёх гоночных автомобилей ВАЗ-2101. Двигатели к ним собирались на ФИАТе, а затем доводились на ВАЗе.

Машины были готовы к стартам в начале 1971 года. И уже в феврале три экипажа: Эдуард Пистуневич – Лев Шувалов, Яков Лукьянов – Николай Дисюк и Валерий Иванов – Вольдемар Зимняков выехали на зимний командный чемпионат СССР по ралли. Вазовцы начали показывать ощутимые результаты начиная уже с первых скоростных участков. Гонщики из других команд с изумлением изучали вазовские малолитражки, не веря, что на этих машинах тольяттинцы играючи обставляли более опытных гонщиков, выступавших на привычных «Волгах» и «Москвичах». Техника тольяттинцев ни разу не подвела. И хотя на первый раз в победители они попасть так и не смогли, команда привезла в Тольятти кубок «За волю к победе», который хранится сейчас в музее истории АВТОВАЗа. Специалисты же сделали вывод, что будущее в отечественном автоспорте – за новой вазовской машиной.

В том же 1971 году впервые на чемпионате СССР по кольцевым автогонкам был организован новый класс – «Жигули». Чемпионат проводился в Ленинграде, и его блестяще выиграл Эдуард Пистуневич, серебряным призером стал Яков Лукьянов. Золотую медаль тренера чемпиона СССР получил Валерий Фролов.

Но на этом триумфальное шествие «копейки» не закончилось: в октябре 1971 года она дебютировала в международных гонках, приняв участие в знаменитом ралли «Тур Европы». Подготовкой автомобилей руководили Валерий Фролов и Владимир Цыгулев. Ни одно заводское производство не отказывало в помощи, зачастую люди оставались работать и после смены... Двигатели использовали серийные, итальянской сборки – на ВАЗе их только дорабатывали.



Сборная СССР стартовала на «Туре Европы» тремя экипажами, в которых были гонщики из Прибалтики, Москвы, Ленинграда и Тольятти. От ВАЗа выступал Лукьянов со штурманом Карамышевым. Стартовал и финишировал «Тур» в Западной Германии. Дистанция в 14 тысяч километров проходила через Данию, Норвегию, Швецию, Финляндию, СССР, Польшу, Румынию, Чехословакию, Болгарию, Турцию, Югославию, Италию и Австрию. Всего на старт вышло 53 экипажа. И советская команда на «Москвичах» и «Жигулях» завоевала золотой и серебряный кубки в этой престижной гонке. Символично, что последний в своей истории «Тур Европы-92» тоже выиграли тольяттинские гонщики – но только уже на ВАЗ-21083. Сергей Алясов вместе с Александром Левитаном завоевали первое место, а Александр Артеменко и Виктор Тимковский стали бронзовыми призерами.

Взяв за точку отсчёта приезд в Тольятти спортсменов-испытателей с ГАЗа и создание гоночной секции на Волжском автомобильном заводе, фирменная раллийная команда АВТОВАЗа начала своё развитие, которое продолжается по сей день. Имена первых вазовских раллистов – Эдуарда Пистуневича, Якова Лукьянова, Льва Шустова, Валерия Иванова, Анатолия Козырчикова, Степана Васильева и других – овеяны легендой. Автогонщики «второй волны» выводили на европейские трассы уже новые модели спортивных автомобилей. Потому что после первой победы на «Туре Европы» стало ясно: лучшей рекламы для вазовской малолитражки не придумать.

Талантливые пилоты и штурманы, профессионалы высочайшего класса Сергей Алясов, Виктор Тимковский, Александр Артёмов, Александр Левитан, Александр Никоненко, Сергей Таланцев, Валерий Кольчугин, Александр Лакеев, Сергей Гогун первенствовали на международных и российских гонках по ралли и ралли-рейдам, поражая зрителей высоким мастерством и личной смелостью, мощностью автомобилей и точным расчётом в работе экипажа. Ведь именно эти составляющие делают ралли красивым и зрелищным видом автоспорта.

Все годы параллельно выступлениям в чемпионатах и Кубках страны и мира шли испытания новых спортивных модификаций автомобилей LADA – ВАЗ-21083, -2121, -21107, -21124... Здесь тоже были свои подъёмы и спады, связанные с экономическими переменами в стране, которые отражались на жизни всего автогиганта. Но несмотря на то что созданная в 1987 году на АВТОВАЗе фирменная раллийная команда Lada Rally Team (сегодня – LADA sport Rally) за это время неоднократно становилась победителем и призером чемпионатов СССР и России по ралли в личном и командном зачётах. До 1996 года вазовские экипажи также принимали участие и добивались результатов на этапах раллийных чемпионатов Европы и мира. Сегодня на смену вазовским раллистам, давно входящим в элиту отечественного ралли, приходит уже «третья волна» гонщиков. И выступления на трассе пилотов Михаила Илякова, Андрея Васильева, штурманов Константина Швецова, Александра Ширяева демонстрируют неразрывную связь поколений, которая позволяет команде LADA sport Rally вновь и вновь занимать высшие ступени пьедестала почёта.

(По материалам сайта LADA sport)

