

# ВЫ ВЫБРАЛИ



ВАЗ-2101 "Жигули"

# ВАЗ-2101

Более 80 тысяч читателей журнала назвали лучший российский автомобиль столетия.

Елена ВАРШАВСКАЯ

Мы понимали всю меру ответственности за такое решение. Дело-то нешуточное, можно сказать, историческое: определить символ автомобильной России двадцатого века! Все последующие сто лет на него будут ориентироваться, глядя о нас, далеких автомобильных предках и наших предпочтениях. И спустя век потомки обязательно вспомнят об автомобиле, который в стародавнем двадцатом столетии выбрали лучшим. Будут недоумевать? Смеяться? Поймут и одобряют?

Каемся, обремененные всем этим, мы пытались немного подтолкнуть, подкорректировать ваш выбор. Помните формулировку нашего призыва к участию в референдуме? Машины, которые "сыграли ведущую роль в автомобилизации страны и оказались наиболее приспособлены к требованиям своего (подчеркиваем) времени, которые опровергли расхожее мнение о несостоятельности, неоригинальности отечественных разработок, которые, наконец, получили резонанс за рубежом и даже нашли там подражание" – мы попробовали определить критерии, которыми руководствовались бы участники голосования.

И вот – десятки тысяч заполненных вами анкет получены и обработаны.

Названы долгожданные результаты голосования.

## Первая реакция – ШОК!

**ЛУЧШИМ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ АВТОМОБИЛЕМ СТОЛЕТИЯ НАЗВАН ВАЗ-2101.** Обрусевший ФИАТ-124, построенный на "купленном в Италии" заводе!

Что делать? Не исторический "Руссо-Балт", не героический ГАЗ-М1, не передовая по своему времени "Победа", не завоевавшие медали всемирной выставки "Москвич-407" и "Волга" ГАЗ-21, что было бы понятно. А простенькая, неприязнительная "копейка"... Именно она победила по числу набранных голосов!

Однако, немного поразмыслив, мы пришли к выводу: выбор наших читателей, наверное, самый точный. И не только потому, что это выбор большинства.

## ВОПЛОЩЕННАЯ МЕЧТА

На ВАЗе рассказывают байку: будто бы Лигачев назвал завод могильщиком социализма. Так или нет, не проверяли, но если правда – прав был Егор Кузьмич. Действительно, до строительства Волжского автомобильного завода машина была недостижимым для простого советского человека символом приобщенности к власти. А рядовому члену общества полагался общественный транспорт, уравнивающий всех. Две-три сотни тысяч легковых автомобилей в год, выпускаемые "Москвичом" и ГАЗом, погоды не делали.

Когда же вырос завод, способный производить 700 тысяч легковушек ежегодно, автомобиль стал несравнимо более доступным, а значит, и желанным. Тут-то и начали проявляться "мелкособственнические интересы", "не-

ИЗ

## воспоминаний

Евгения БАШИНДЖАГЯНА, первого технического директора ВАЗа.

Базовая модель ФИАТ-124 была признана в 1966 году европейской моделью года. Кроме достаточно высоких эксплуатационных характеристик, конструкция соответствовала требованиям массового производства.

Однако уже первые испытания стандартных ФИАТов на подмосковном полигоне НАМИ выявили недостатки, потребовавшие существенных изменений конструкции. Без этих изменений не было бы машины с двигателем 1,45 л, не было бы возможности сделать двигатель 1,6 л – фирменный не предполагал увеличения объема выше 1,2 л.

Ряд требований прямо диктовался нашими дорожно-климатическими условиями. Допустим, быстрый пуск при низких температурах. Итальянцам не приходилось заботиться о пуске своих машин при температуре минус сорок. А нам это было совершенно необходимо.

В Европе не нужен дорожный просвет в 170–175 миллиметров. Более того, такой клиренс даже удивлял: "Неужели вы не собираетесь строить дороги?" По неискоренимой наивности мы были убеждены, что дороги будут строиться и массовый автомобиль поможет этому. Но тем не менее, исходя из реальных условий, заложили в конструкцию заметно увеличенный по сравнению с итальянским клиренс.

Потребовалось значительно усилить кузов. Утверждают, что часть этих изменений ФИАТ впоследствии распространил на свои модели. Хотя конструкция и потяжелела почти на 60 кг, прочностные качества резко улучшились.

Дисковые тормоза всех колес, которые имел "124-й", вполне устраивали в условиях европейских дорог. А испытания на полигоне НАМИ показали, что накладки задних тормозов изнашиваются уже через 1000–1500 километров. И мне кажется, не без влияния ВАЗа многие зарубежные фирмы стали переходить на комбинированную схему: передние – дисковые, задние – барабанные.

Значительные изменения претерпели карбюратор, трансмиссия, синхронизаторы коробки передач.

Главное же, появился новый, по сути, двигатель – с верхним распределением, увеличенным межцентровым расстоянием между цилиндрами, измененным диаметром цилиндра.

Риск, на который пошел завод, в целом оказался оправдан. Он подкреплялся широкими испытаниями, в первую очередь тех же двигателей. Только с июля 1966-го по июль 1970 года было испытано 9 серий и 35 образцов новых автомобилей, их общий пробег составил свыше двух миллионов километров.

равенство", "индивидуализм", обнаружился смысл в зарабатывании денег.

Первая вазовская машина перевернула сознание советского человека, пробудила интерес к другой, мобильной жизни, к движению. Потребовала новых дорог,

создания современных предприятий, целых направлений в промышленности, других подходов к производству!

Вот что такое скромная "единичка", которая и до сих пор колесит еще по российским дорогам, доживая свой славный век.

**ЗА ВА3-2101 ПРОГОЛОСОВАЛИ 24,5% УЧАСТНИКОВ РЕФЕРЕНДУМА.** Почти каждый четвертый – немало!

Но есть, конечно, и другие модели, которые российские автомобилисты посчитали достойными называться символом столетия.

## ИЗ ВОСПОМИНИЙ

**Олега ОБЛОВАЦКОГО, первого начальника Управления оборудования, первого коммерческого директора ВА3а.**

В конце 1968 года начал действовать мост Европа–Тольятти. Большая часть грузов, среди которых было много негабаритных, должна была прийти по воде. Как-то впоследствии подсчитали: за два с небольшим года приняли 350 тысяч грузомест, от небольших ящиков до громоздких, с добрый дом, контейнеров. Более чем на 2 миллиарда тогдашних рублей!

Из этих 350 тысяч мы потеряли при перевозке всего четыре места: один станок упал и утонул в Ильичевском порту при перегрузке, сгорела ванна для гальваники и два агрегата для линии дверей пострадали, когда перевернулся трейлер, доставлявший их из Комсомольска. Признаюсь, мы не рассчитывали на такой благополучный исход: страховые фирмы обычно закладывают в расчеты 1,5–2% потерь.

В апреле 1970-го, накануне 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, собрали шесть первых автомобилей – в основном, из итальянских деталей и узлов. Убедились, что все стыкуется, что ничего важного в этой спешке не пропустили. А потом встали: из чего собирать? Штамповки, литье, заготовки – свое производство еще не запустили, а из Италии разве навозишься? Не было задних мостов, вообще не было еще цеха шасси.

Но за лето все это раскрутили и с 1 августа повели уже сборку по собственному графику: 50 автомобилей за день – выдай!

С первого дня строго-настроено было затверждено: у нас есть только один Бог: система ВА3-ФИАТ. И никаких отступлений. Иначе это уже не автомобиль.

Хотя вначале тоже до анекдотов доходило. Помню, белебеевский завод "Автономаль" сорвал поставку крепежа. Поднимается начальник диспетчерской службы сборочно-кузовного производства и тоном спасителя выдает: "...У меня есть знакомый в МТС, сейчас сгоняю, из его запасов болтов и гаек на полсотни машин наберу". Я потом долго объяснял тому товарищу, что у нас используется европейская система ISO, что допуски, шаг резьбы и многое другое у нас совсем не те, что по ГОСТу...

Первые месяцы выручала нас регулярная подлитка с ФИАТа. Примерно до 21-й тысячи машины шли комбинированными, так сказать, советско-итальянской комплектации, но с постепенным вытеснением, заменой итальянских деталей нашими, собственного производства.