



Первый генеральный директор ВАЗа В. Н. Поляков.

Многое в этом мире происходит не случайно. Осознаешь это, особенно когда рассматриваешь те или иные события с точки зрения истории. Получается, что истинное значение какого-то факта понимается только через несколько лет после его свершения. Вот и конкретный пример.

Прошло почти тридцать лет, и наконец стало ясно, что 19 апреля 1970 года с конвейера ВАЗа сошел не просто автомобиль ВАЗ-2101, это был российский автомобиль века.

Прозвали его в народе "копейкой". На первый взгляд, есть в этом названии нечто принижающее автомобиль. Ведь копейка — это всего-навсего мелкая монета, сотая доля рубля. Но, если вдуматься поглубже, копейка — весьма уважаемая в народе монета. Недаром есть пословица: "Копейка рубль бережет". А она, вазовская "копейка", стала родоначальницей семейства автомобилей, признанных во всем мире.

Есть у автомобиля ВАЗ-2101 и два официальных названия. "Жигули", как известно, выбрано по итогам конкурса. Жигули — символ Волги, на которой находятся наш завод и город. Жигули — это древняя история России. Однако это слово на других языках звучит почти как "жигало" — сутенер. Конечно, для экспортных машин стоило придумать другое название, без этого налета двусмысленного звучания. Так появилось у ВАЗ-2101 новое имя — "Лада", что означает в народно-песенной поэзии — возлюбленный.

ВАЗ-2101 сполна оправдал суть этого названия. Он стал возлюбленным автомобилем. Всеми возлюбленным. Его с любовью создавали, с любовью делали, поэтому и признали его российским автомобилем века. Как же начиналась его история?

Образ "народного автомобиля"

В 60-х годах уже многие понимали, что, кроме тракторов, грузовиков, автобусов, неплохо бы начать в СССР массовое производство легковых автомобилей. Несolidно находиться на последнем месте в Европе по выпуску легковушек. Да и невыгодно, когда у людей есть и деньги, и желание приобретать автомобили. А какой стимул может появиться для развития отечественной промышленности? Ведь автомобилестроение в XX веке — это то же самое, что кораблестроение во времена Петра Великого. А оно, как известно, создало российскую промышленность.

Выпуск легковых автомобилей в СССР к началу строительства ВАЗа достиг всего лишь 230 тысяч автомобилей в год.

Но прежде чем в больших количествах выпускать народный автомобиль, нужно было понять, каким он должен быть?

Эксперты московского института НАМИ советовали, что целесообразней всего выпускать малолитражный автомобиль с рабочим объемом двигателя 1200 — 1500 см³.



А вот каким видел народный автомобиль Владимир Сергеевич Соловьев, главный конструктор ВАЗа (у него был огромный опыт создания легковых автомобилей. "Волги" — ГАЗ-21, ГАЗ-24, "ЗИМ" ГАЗ-12 и "Чайка" ГАЗ-13 — его разработки):

— Мы, инженеры и художники, прежде всего старались как можно ярче и объемней представить себе портрет будущего владельца автомобиля. Это отец семейства. Он перешел на "пятитдневку" и жаждал вывезти свою "фамилию" за город на субботу и воскресенье. Значит, кабина должна быть просторней, чем у "Москвича"... Водитель семейного "экипажа" далеко не ас шоссейных дорог, хотя нередко мнит себя таковым. Поэтому систему управления надо максимально упростить. Водитель, конечно, не очень опытный механик, то есть нужно свести до минимума количество точек, к которым можно подобраться с ключами. Необходимо, конечно, учесть суровый русский климат и разнообразие дорожных условий. И еще характер. Какой же русский не любит быстрой езды?!

Журналисты спросили Владимира Сергеевича:

— Значит, вы учитываете все желания будущего владельца автомобиля?

— Практический смысл — вот главное. Покупатель иногда все же бывает не прав. Взять, например, такую "мелочь" — цвет автомобиля. По данным нашего центра стиля, большинство покупателей предпочитают темную внешнюю окраску машины. А статистика дорожных происшествий гласит, что темные автомобили в десять раз чаще, чем светлые, попадают в неприятности.

В общем, новый автомобиль должен был удовлетворить запросы покупателей и одновременно развить их, в том числе эстетически.

"Фиат-124"

Ю. А. Долматовский в книге "Автомобиль за 100 лет" написал:

"Отбор лучших решений в автомобилестроении принимает разные формы. Одна из них —



Первый главный конструктор ВАЗа В. С. Соловьёв.

присуждение титула — "автомобиль года". В 1966 году лауреатом был "Фиат-124". Он получил высокую оценку еще до признания его "автомобилем года". И эта оценка была дана в Москве. Машину приняли за образец продукции еще не существовавшего Волжского автозавода..."

Быстро и качественно решить проблему выпуска народного автомобиля можно было только в сотрудничестве с какой-либо авторитетной автомобильной фирмой мира. "Крупное автоматизированное производство, — писал в своей книге "Завод без компромиссов" Борис Михайлович Кацман (он был заместителем директора по экономике и планированию ВАЗа, умер в августе 1976 г. за своим рабочим столом), — невозможно без аккумулированных достижений мировой науки и техники... Ни на одном автомобильном заводе мира вы не увидите только "своего" оборудования, только "своей" технологии, только "своей" конструкции и тем более только "своей" организации производства..."

"Фиат-124" почти соответствовал коллективно созданному образу народного автомобиля. Советских специалистов восхищало то, что он мастерски скомпонован, внутри больше, чем снаружи. В салоне свободно размещаются пять человек. И вообще автомобиль выглядит элегантно. Он удобный, комфортабельный. И что немаловажно, хорошо проработан, обеспечен фиатовскими удачными технологическими решениями.

Конечно, изучали автомобили и других фирм. Рено. Пежо. Тоже прекрасные автомобили. Только "Фиат-124" больше подходил для массового производства. Его можно было выпускать 600 тысяч в год, именно то количество, которое необходимо, чтобы наконец в СССР началась долгожданная автомобилизация страны.

Первый договор

Июль. 1965 год. Между Государственным комитетом по науке и технике СССР и фирмой "ФИАТ" было заключено соглашение о научно-техническом сотрудничестве.

У советских специалистов появилась возможность более тщательно изучить работу



ветская сторона настаивала на существенном его изменении в целях повышения износоустойчивости цилиндров двигателя, на изменении расположения кулачкового вала..."

Итальянская сторона упорно защищала двигатель "Фиат-124". В срочном порядке были проведены новые испытания. И все же резуль-

Возлюб

фирмы, чтобы окончательно определиться, с кем выпускать народный автомобиль.

Ориентировочный проект завода

Февраль. 1966 год. ФИАТ представил "Ориентировочный проект завода по изготовлению легкового автомобиля средней величины".

Ориентировочный проект сразу вызвал ряд замечаний у советских специалистов. В основном потому, что в проект не был включен инженерный центр со службами главного конструктора, экспериментальной базой и лабораториями... Без этого новый завод был бы недостаточно самостоятельным.

Протокол переговоров

15 апреля. 1966 год. Советская делегация во главе с министром автомобильной промышленности А. М. Тарасовым вылетела в Рим для подготовки протокола переговоров о дальнейшем сотрудничестве с ФИАТом. В. С. Соловьев тоже был в составе делегации.

4 мая. Министр автомобильной промышленности А. М. Тарасов и почетный, пожизненный президент акционерного общества "ФИАТ" профессор В. Валетта подписали протокол переговоров в области разработки автомобиля, проекта автомобильного завода и его строительства в СССР.

Июль. Согласно протоколу несколько автомобилей "Фиат-124" было прислано на испытания. Руководил всей работой Владимир Сергеевич Соловьев.

Первые испытания

Они начались на Дмитровском полигоне под Москвой. Сразу же оказалось, что по проходимости "Фиат-124" уступает "Москвичу" и "Волге".

Это особенно не удивило. "Фиат-124" был приспособлен к добротному шоссейным дорогам, а не к нашим разнохарактерным, порой ухабистым и грязным. Однако сразу стало беспокоить, что тормозные накладки задних тормозов вышли из строя уже через 1000 — 1500 километров.

Затем оказалось, что и кузов не совсем прочный. А расстояния-то у нас в России не сравнить с Италией.

Но самое главное, разочаровал двигатель. Недостаточно мощный, морально устаревший, нижнеклапанный.

В общем, результаты испытаний ознаменовали начало борьбы за реализацию мечты о новом надежном удобном народном автомобиле.

Первые "разборки"

Июль. 1966 год. Для выработки проекта "Генерального соглашения" в Италию вылетела советская делегация в составе десяти человек.

Б. М. Кацман писал: "Первая группа вопросов касалась конструкции двигателя. Со-

таты не убедили советскую делегацию в надежности двигателя.

Тогда в ход был пущен очень сильный аргумент — сроки. Если, заявили фиатовцы, мы примем все ваши предложения по разработке нового двигателя, то это приведет к нарушению пуска его производства.

К чести наших специалистов, они и на этот раз не дрогнули. Заводу был нужен перспективный двигатель.

Конфликт разгорелся нешуточный. Пришлось вмешаться профессору Валетте. Как и всякий мудрый человек он нашел компромиссный вариант.

Двигатель ВАЗ-2101

Его создали заново. Итальянские специалисты уже не роптали, но были очень осторожны, принимая решения, которые были ответственными и дорогостоящими.

Новый двигатель разработали с верхним распределением. Увеличили межцентровое расстояние между цилиндрами. Изменили размерность поршня. Новый двигатель стал более мощным, а также были созданы предпосылки для его модернизации. Это особенно пригодились для новых моделей автомобилей, в частности, для ВАЗ-2103.

И все же было много тревог перед запуском двигателя в производство. Времени на длительную скрупулезную доработку не хватало. Это, по мнению технического директора Евгения Артемовича Башинджагяна, могло в консервативных условиях массового производства стать причиной огромных потерь. И даже более того, опять маячила угроза провала всего начинания.



Начальник Куйбышевгидростроя Н. Ф. Семизоров.

“Нам повезло”, — подвел итог Е. А. Башинджагян. Да, все с облегчением вздохнули. Повезло! Новый двигатель сразу положительно оценили, в том числе и за рубежом. Одна из западногерманских газет писала: “Русские поставили на свой фиатович (“Ладу-1200”) мотор лучший, чем тот, что итальянцы делают для “Фиат-124”... “Лада” — сильная, современная машина. 60 л. с. с расположением наверху кулачковым валом. Она “дает” по шоссе все 140 км/час. А поскольку для русских дорог ее сделали более длинноногой, то в случае необходимости вы сможете проехать и по полю”.

“Длинноногая”

Вот так метко прозвали автомобиль ВАЗ-2101 за то, что у него был увеличен дорожный просвет. Это было необходимо для того, чтобы повысить проходимость автомобиля, обезопасить днище кузова от превратностей неухоженных российских дорог.

Когда конструкторы ВАЗа попросили фиатовцев увеличить дорожный просвет автомобиля, те удивились. Вы что, мол, не собираетесь хорошие дороги строить? Нет, будем, отвечали вазовцы, делать приличные дороги. Только неизвестно, сколько времени на это уйдет. А надежный автомобиль необходим сейчас.

дья без теплого гаража” — такая потом появилась реклама.

Усиление...

Первые же испытания показали, что “Фиат-124” не обладает нужной прочностью. Поэтому стали усиливать детали подвесок, рулевого управления, трансмиссию...

Усилен был и сам кузов. Он потяжелел на 60 килограммов, но прочностные качества его резко улучшились.

Часть изменений в кузове специалисты ФИАТа стали применять и в своих разработках.

“Автомобиль для всех”

Б. М. Кацман написал в своей книге: “Постепенно “Фиат-124” превращался в ВАЗ-2101, в машину, которую итальянцы называли “автомобилем для всех”. Для всех широт, для всех условий эксплуатации”.

Е. А. Башинджагян приводит такие факты: “Только с июля 1968 года по июнь 1970 года было испытано автомобилей ВАЗ-2101 9 серий и 35 образцов. Их общий пробег составил свыше двух миллионов километров... Те изменения, которые были заложены в автомобиль, мне кажется, полностью оправдались и позволили в течение многих лет сохранить экспортоспособность вазовских машин на свободном рынке в весьма жесткой конкуренции”.

метров и еще не требует капитального ремонта.

Это говорилось в августе 1968 года. Соловьев был уверен в достойном будущем своего автомобиля. И все же, если бы он был сейчас жив, он бы не переставал удивляться нескончаемому потоку писем, которые приходят и на завод, и в газету “Комсомольская правда”. Ведь это же на грани фантастики: автомобили ВАЗ-2101, созданные под руководством Соловьева в 1970 — 1975 годах, все еще служат людям. Его нет с нами, к величайшему сожалению, но он рядом с нами в своих автомобилях.

И не только в этом. Соловьев был выдающимся человеком, интеллигентным и чутким. Он любил петь песни. Особенно — “Я люблю тебя, жизнь!” И до сих пор в памяти друзей звучит его жизнерадостный поющий голос.

Стройка века

Строительство Волжского автомобильного завода называют стройкой века. И это вторая стройка века в Тольятти. Первая — строительство Волжской ГЭС. Не случайное это совпадение. Но об этом позднее.

Первый генеральный директор ВАЗа Виктор Николаевич Поляков не раз в своих выступлениях и статьях называл такие цифры:

“ВАЗ расположен на территории 520 гектаров, на которой построены и введены в эксплуатацию здания и сооружения, занимающие 2,3 миллиона квадратных метров развернутой площади. Всего на заводе установлено 16 тысяч единиц оборудования,



прочность и его, и всего коллектива. Выдержали, сдержали свое слово.

Айсберг

И все же справедливости ради надо продолжить историю создания автомобиля ВАЗ-2101.

Американский писатель Артур Хейли сравнил автомобильное производство с айсбергом, видимую часть которого составляют автомобильные гиганты, а невидимую — сотни и тысячи крупных и мелких фирм-поставщиков. Строительство автомобильного комплекса без соответствующего развития предпринятых смежных производств ничего само по себе не стоит.

Чтобы появился на свет первенец ВАЗа, нужно было взбудоражить всю Страну Советов. В постановлении правительства уже 20 июля были даны конкретные указания министерствам химической, электротехнической, легкой, лесной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей, нефтехимической, радиопромышленности, промышленности строительных материалов, черной и цветной металлургии...

Все министерства должны были выпускать материалы и комплектующих и обеспечить изготовления 600 тысяч автомобилей в год. Затем появилась цифра — 660 тысяч. А между тем, как сообщает Б. М. Кацман: “Более 90 процентов материалов и комплектующих выходили за рамки наших отечественных стандартов”.

Значит, появились новые глобальные проблемы, новые труднейшие битвы за автомобиль ВАЗ-2101. И снова участвуют в этом процессе не только вазовцы, но и члены ЦК КПСС, члены правительства. Лично Алексей Николаевич Косыгин.

ВАЗ был его любимым детищем. И он все делал для того, чтобы создать условия для рождения автомобиля ВАЗ-2101 и для успешной работы завода.

Впервые в СССР

Наладить эффективный массовый выпуск автомобилей по организационным и экономическим принципам, принятым в СССР, было невозможно.

Завода еще не было, но в Турине стали создавать новую структуру управления, новую форму организации труда, новую систему оплаты. Одним из создателей этих проектов были Борис Михайлович Кацман, Петр Макарович Кацура, Александр Ибрагимович Ясинский.

Все эти проекты доказали свою жизнеспособность сначала в годы освоения мощностей. Уже в октябре 1974 года завод вышел на проектный темп производства и стал выпускать 160 автомобилей в час, что позволяло выпускать в год 660 тысяч автомобилей.

А капиталовложения, затраченные на строительство завода, города и объектов промышленно-коммунального обслуживания, были возвращены стране еще раньше, в конце 1973 года. Сумма эта — 3,5 миллиарда рублей, в том числе 0,5 миллиарда в свободно конвертируемой валюте. И этот успех опять же был достигнут впервые в СССР.

По мнению Кацмана, Волжский автомобильный завод стал испытательным полигоном для всей промышленности страны, на котором было проведено немало крупных экспериментов в различных областях: технической и технологической, управленческой и экономической.

“Блажен, кто рядом славных дел свой век украсил быстротечный”

Эти строки написал Алексей Толстой. Их можно посвятить итальянским специалистам, вазовцам, строителям, работникам смежных предприятий, ученым и многим-многим людям, благодаря которым родился и начал свое победное шествие российский автомобиль века. Возлюбленный!!!

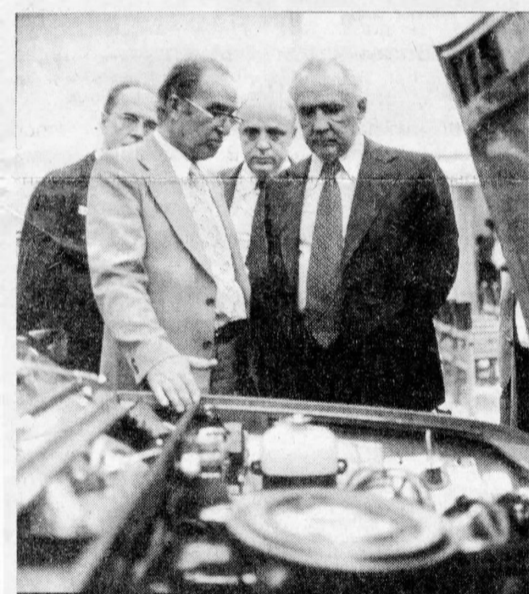
Людмила МОХОВИКОВА.

P.S. Благодарю отдел рекламы за предоставленные материалы.

ЛЕННЫЙ

Тормоза

У “Фиат-124” были дисковые тормоза. Они вполне устраивали в условиях европейских дорог. Но, как уже отмечалось, в наших дорожных перипетиях дисковый вариант задних тормозов был совершенно непригодным.



Второй генеральный директор ВАЗа А. А. Житков и председатель Совета министров СССР А. Н. Косыгин.

Фирма “Bendix” — автор дисковых тормозов долго не хотела идти на их существенную переделку. Пришлось опять нашим специалистам занять принципиальную и непримиримую позицию. Предложили и свой вариант тормозов — комбинированный. Передние тормоза — дисковые, задние — барабанные. Наконец началась совместная работа.

Гидравлический привод тормозов для повышения безопасности автомобиля был сделан отдельным на передние и задние тормоза. При выходе из строя одной из систем вторая продолжает работать.

Задние тормоза вместо дисковых были заменены на высокоэффективные барабанные с алюминиевым барабаном.

Заново была разработана и конструкция передних дисковых тормозов. Зарубежные фирмы потом все эти новшества внедрились у себя.

Победа над русской зимой

Необходимо было адаптировать двигатель и к русской суровой зиме. Была проведена огромная работа конструкторами, испытателями в разных климатических зонах и аж в самой Воркуте, чтобы двигатель безо всякого разогрева, с первой попытки уверенно заводился стартером после ночевки на морозе минус 25 градусов. Это было большое достижение.

Морозостойчивый автомобиль. “Его можно эксплуатировать на большей части СССР, обо-

Да, автомобиль получился. Мечта о народном автомобиле реализовалась. Впрочем, частично. Предстояло еще построить завод, технический проект которого составлял триста томов.

Но все равно на этом этапе можно было бы и подвести итоги.

Надёжный и долговечный

— В проектировании малолитражки, — говорил Владимир Сергеевич Соловьев, — участвовали ФИАТ, московский институт НАМИ и молодое конструкторское бюро автозавода. В первоначальную “базисную” модель “Фиат-124” были внесены существенные поправки: увеличена мощность мотора, повышена прочность кузова, усилены ходовая часть и рулевое управление. Система управления максимально простая. Например, рычаг коробки скоростей расположен не на рулевой колонке, а справа, на полу. Это, во-первых, позволяет более четко и надежно включать передачи, а во-вторых, придает малолитражке лихость гоночной машины. А какой русский не любит быстрой езды?! Максимальная скорость автомобиля — 140 км/час.

Полностью устранены точки шприцевой смазки, а сроки смены масла значительно увеличены. Для двигателя смена масла рекомендуется после 10 000 километров, для трансмиссии — после 30 000 километров езды. Система охлаждения закрытого типа. Охлаждающую жидкость не нужно менять в течение двух лет. Автомобиль надежен в эксплуатации, долговечен. Капитальный ремонт понадобился лишь после того, как машина пройдет расстояние, равное десяти путешествиям из Москвы во Владивосток. Одна из машин, которые испытываются, пробежала по нашим дорогам 140 тысяч ки-



Зам. директора по экономике и планированию ВАЗа Б. М. Кацман.



Первый технический директор ВАЗа Е. А. Башинджагян.

из которых около двух тысяч входит в состав 305 автоматических линий”.

Вот такой объем строительно-монтажных работ нужно было выполнить, чтобы осуществилась мечта о народном автомобиле. И поручили это дело Куйбышевгидрострою. Возглавлял его Николай Федорович Семизоров. Он рассказывал мне:

— Я был буквально потрясен масштабами стройки. За 16 лет работы Куйбышевгидрострой выполнил объем строительно-монтажных работ на 1 миллиард 349 миллионов рублей, а тут за 4 года мы должны были сделать объем работ свыше 2 миллиардов. Собрал я коллектив, стали думать...

Крепко думали, азартно строили. И днем, и ночью. Как когда-то Петр Великий строил флот российский — первые 30 судов, которые помогли ему взять Азов, город-крепость, открывший России путь к Черному морю.

Как мне рассказывал Семизоров, идея строить завод днем и ночью принадлежала Полякову. Николая Федоровича очень удивило это предложение, он сказал, что такого еще на стройке не бывало, но протестовать не стал.

— Я с большим уважением отношусь к Виктору Николаевичу. Я любил с ним работать. Хотя у нас всякое бывало. Очень он требовательный. Только бы я на его месте так же поступал. Хорошая была у нас с ним производственная дружба...

Ушел в мир иной Николай Федорович, чуть-чуть не дожидая знаменательного события в жизни автозавода и города, которые он строил.

Семизоров, участник Великой Отечественной войны, закончив институт, приехал в 1950 году в Ставрополь-на-Волге строить Волжскую ГЭС. В первую ночь пришлось спать на полу в гостинице. Много тогда было приезжих. Не прошло и пятнадцати лет, как он возглавил знаменитый на весь СССР Куйбышевгидрострой. Вскоре и вторая гигантская стройка века началась, проверка на