

Хмуриться не надо, «Лада»

40 лет назад с конвейера ВАЗа сошли первые отечественные малолитражки

В апреле 1970 года все советские СМИ сообщили о том, что Волжский автозавод в Тольятти, который строился немногим более трех лет, выпустил первую продукцию. Новый автомобиль тогда же получил название «Жигули». Однако это русское слово для заграницы оказалось неприемлемым, поскольку в ряде стран оно звучало, мягко говоря, двусмысленно. Поэтому в экспортном варианте ВАЗ-2101 и другие модели завода стали называться «Лада».

Валерий ЕРОФЕЕВ

Подвиг разведчика

В середине 60-х годов прошлого века в СССР увеличился спрос на легковые автомобили. В то время машины, которые производились в стране, были невероятным дефицитом. Все выпускаемые советскими автозаводами «Победы», «Волги», «Москвичи» и «Запорожцы» распределялись исключительно по спискам предприятий, и купить их даже по месту работы чаще всего можно было лишь по великому благу. А авто высокой проходимости ГАЗ-67Б или ГАЗ-69 продавали только организациям. Что же касается покупки автомобиля иностранного производства, то о подобном тогда нельзя было даже и мечтать.

При этом в середине 60-х в СССР заметно выросли зарплаты и пенсии и народ начал копить деньги. Избыточную денежную массу во избежание инфляции надо было чем-то отovarивать, и перед советским правительством встала довольно сложная задача. Руководство страны рассмотрело много разных способов, начиная от традиционного повышения отпускной цены на водку и заканчивая организацией серийного выпуска доступных для населения транспортных средств.

Теперь известно, что решающее слово в этом вопросе было сказано председателем Совета Министров СССР Алексеем Косыгиным. В узком кругу высших советских руководителей он не раз говорил, что в нашей стране поднимать цены на спиртное можно лишь до определенного предела, а дальше могут начаться народные волнения. А вот массовое производство доступного для населения автомобиля, по мнению советского премьера, было бы делом выгодным и с экономической, и с социальной точки зрения, поскольку если у человека есть собственный автомобиль, то как ни крути, он реже прикладывает к рюмке.

В качестве базовой модели народного автомобиля выбрали итальянский FIAT. По оценкам экспертов, здесь выпускались действительно отличные машины, а модель FIAT-124 в 1965 году на европейском рынке завоевала титул «Автомобиль года». Но лишь в постперестроечные годы стало известно, что заключение контракта с итальянцами было связано со «шпионской» историей. В августе 1966 года в ходе переговоров в Риме о строительстве автозавода по лицензии FIAT советская правительственная делегация неожиданно для всех заняла жесткую позицию по вопросу о процентной ставке кредита.

Наши требовали 5 процентов — и не больше, хотя в то время в банках Италии минимальная ставка по кредиту составляла 7 процентов. В результате после долгих препирательств обе стороны согласились на ставку в 5,6 процента. В переводе на иностранную валюту по курсу того времени выигрыш Советского Союза при заключении сделки составил около 38 миллионов долларов.

Тогда лишь немногие из руководителей СССР знали, что за столь уверенной позицией советской делегации на переговорах стояли действия нашей разведки. Подписание контракта с FIAT с такой кредитной ставкой стало возможным благодаря блистательной операции, проведенной офицером КГБ Леонидом Колосовым. Работая в Италии под видом журналиста, Колосов сумел через организованную им агентурную сеть выяснить предел, до которого итальянская сторона могла бы опустить банковскую ставку по кредиту. Более того, он даже добыл секретный документ из правительства Италии, подтверждающий эту информацию.

Выбор Косыгина

Решение о строительстве завода по выпуску легковых автомобилей в Тольятти было подписано после заседания Политбюро ЦК КПСС 20 июля 1966 года. Но сейчас известно, что этот автозавод вполне могли построить и в другом месте. Изначально проектанты рассматривались 119 вариантов размещения нового автопредприятия, но после первой стадии отбора таких мест осталось 39, а затем и вовсе шесть. Всерьез рассматривались варианты строительства в Горьком, Балаково, на Украине, в Белоруссии, в Вологодской области и в Тольятти. В итоге выбор сделала ЭВМ, в которую была заложена программа, специально разработанная Центральным экономическо-математическим институтом Академии Наук СССР. Не слишком совершенный компьютер середины 60-х годов смог просчитать географические параметры новостройки, ее производственную базу, строительные ресурсы, подъездные пути и многое другое. Но самым главным обстоятельством стали два факта. Во-первых, Волжская ГЭС имени В.И. Ленина (ныне Жигулевская ГЭС), расположенная здесь же, в Тольятти, в то время имела наиболее значительные в стране, и при этом не до конца загруженные энергетические мощности. Во-вторых, из всех перечисленных выше регионов Среднее Поволжье располагало самыми крупными кадровыми ресурсами.



Волжский автозавод для своего времени был образцовым предприятием

Однако после того, как свое «добро» на строительство уже дал Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев, против размещения завода в Тольятти неожиданно выступил Дмитрий Устинов, в то время — секретарь ЦК КПСС по вопросам обороны. Он сказал, что и в нашей стране вполне достаточно опытных конструкторов и производственников, и потому отечественная промышленность, которая выпускает лучшую в мире военную технику, способна построить автозавод и без участия иностранцев.

Положение спас Алексей Косыгин, который, как уже говорилось, был одним из инициаторов строительства автозавода в Тольятти с участием FIAT. Он сказал, что одного такого предприятия нашей огромной стране все равно будет недостаточно, и предложил строить сразу два автозавода — один с привлечением итальянцев, другой — силами советской оборонной промышленности. В итоге второй из названных проектов был воплощен в Ижевске. Что из этого получилось, сейчас известно всем: ижевский «Москвич» никогда не отличался высоким качеством. А в Тольятти при участии концерна FIAT было построено образцовое предприятие нового типа, которое стало школой передового опыта для всего отечественного машиностроения.

Генеральным директором нового завода в 1966 году был назначен тогдашний заместитель министра автомобильной промышленности СССР Виктор Поляков. В 1975 году, после окончания строительства «АвтоВАЗа», он стал Героем Социалистического Труда, и тогда же пересел в кресло министра автомобильной промышленности СССР.

Нецензурные «Жигули»

После того, как «АвтоВАЗ» со своей продукцией вышел на международный рынок, с названием «Жигули» сразу же произошло несколько лингвистических казусов. Оказалось, что для иностранного уха имя тольяттинской машины очень непривычно, а в ряде языков,

например, в немецком и английском, шипящий звук «ж» отсутствует вовсе. Вдобавок к этому выяснилось, что в ряде стран это название звучит, мягко говоря, неприлично. В частности, во Франции близкое по произношению слово «жиголо» означает «молодой любовник пожилой женщины, живущий за ее счет». В Испании и Португалии есть ругательство, похожее на название нашей машины, которое означает «иди в пороссячий зад». А в венгерском языке выражение, звучащее как «щикули», и вовсе относится к нецензурной брани. В результате, на международную арену волжскую малолитражку под именем «Жигули» было решено не выпускать.

В 1973 году у вазовской машины появилось еще одно имя — «Лада», выбранное специально для зарубежного потребителя. Существует много легенд о том, как это имя выбиралось. Одна из версий гласит, что конструкторы «АвтоВАЗа» услышали популярную в то время песенку: «Хмуриться не надо, Лада». По другой версии, второе название автомобилю дали по аналогии с товарным знаком предприятия «Ладья», который появился почти одновременно с «Жигулями». Так или иначе, но это имя сразу всем понравилось. Конечно же, вазовцы сразу же поспешили проверить «Ладю» на международную благозвучность, но, к счастью, никаких накладок на сей раз обнаружено не было. Правда, близкое по звучанию слово из того же венгерского языка переводится как «сундук». В хорватском языке оно же означает «ларь, ларец». Однако эти предметы неприличными не назовешь.

«Кривой стартер» для итальянца

Взятый за основу автомобиль FIAT-124 образца 1966 года пришлось дорабатывать и адаптировать для нашей страны. В общей сложности в конструкцию было внесено более 800 изменений. В частности, у машины был увеличен клиренс (просвет между корпусом и дорогой) со 164 до 175 мм, усилены подвеска и кузов, а задние дис-

ковые тормоза заменены на барабанные, более долговечные. Кроме того, в комплектацию советского «Фиата» добавили рукоятку завода двигателя (так называемый «кривой стартер»). Слева на корпусе машины появилось наружное зеркало заднего вида, а ручки дверей стали утопленными. Немного были изменены и параметры двигателя. В частности распределительный вал перенесли в головную часть движка, диаметр цилиндра увеличили с 73 до 76 мм, а ход поршня уменьшили с 71,5 до 66 мм, отчего двигатель при сохранении рабочего объема в 1198 «кубиков» стал более мощным. Масса ВАЗ-2101 по сравнению с FIAT-124 увеличилась на 90 килограммов.

Шесть первых автомобилей ВАЗ-2101 были собраны на главном конвейере Волжского автомобильного завода 19 апреля 1970 года. Головной экземпляр сошел с конвейера под управлением итальянского шеф-инструктора Бенито Гуидо Савоини. В сборке этой машины участвовали слесари Волжского автозавода Присяжнюк, Осипов, Гусев, Орлихин и Глазун. Впоследствии самая первая машина после 19 лет практически безупречной эксплуатации заняла почетное место в музее Волжского автозавода.

Автомобиль ВАЗ-2101, прозванный в народе «копейкой», был полностью снят с производства только в 1982 году. К тому моменту на заводе уже изготовили несколько миллионов таких малолитражек, а с конвейера «АвтоВАЗа» в том году сошла новая модель — ВАЗ-2107.

В 1973 году у вазовской машины появилось еще одно имя — «Лада», выбранное специально для зарубежного потребителя