

# ПРЕВРАЩЕНИЯ «ЧЕБУРАШКИ»

ПЕРВЫЙ ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЙ ИЗ ТОЛЬЯТТИ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАЛУННИКОВ

**У**видев в экспериментальном цехе маленький автомобиль с кургузым обрубком-багажником да еще на взрослых «жигулевских» колесах, испытатели Вадим Котляров и Юрий Корнилов немного оторопели: «Ну и Чебурашка!». Они, наверное, не очень поверили, что эта машинка вообще способна ездить.

Сейчас трудно сказать, кому – директору ли ВАЗа Полякову или главному конструктору Соловьеву пришла мысль заняться компактной переднеприводной машиной. Наверное, все-таки Соловьеву. Общаюсь с инженерами ФИАТа и их шефом Данте Джакозой, Владимир Сергеевич, конечно, что-то прослышал о их переднем приводе, хотя итальянцы это всячески отрицали. Между тем фирма «Аутобьянки», принадлежащая ФИАТу, уже выпускала «Примулу» с передними ведущими колесами. Аналогичный по конструкции «Мини» делали в Британии, а во Франции не только «ситроены», но и «Рено-16» были переднеприводными. Соловьев чутко уловил, что будущее, причем самое ближайшее, за этой компоновкой, и раскусил итальянцев: те вскоре начали массовый выпуск переднеприводного ФИАТ-128.

Задолго до серийных «жигулей», в конце 1968-го небольшая группа конструкторов, разместившаяся на улице Победы в Тольятти, взялась за проект ВАЗ-Э1101 (Э – экспериментальный). У руководства ВАЗа, правильно оценившего перспективу, были и другие мотивы, чтобы взяться за совершенно оригинальный, первый в стране подобный автомобиль. Конструкторские работы над ВАЗ-2101 были практически закончены, две следующие модели, согласованные с ФИАТом, – это развитие «копейки». Специалисты, которые приехали сюда с разных заводов (а выбирали, конечно, не худших), не имели настоящего дела, скуцали, занимаясь вспомогательным оборудованием и приспособлениями.

О серийном производстве машины руководство тогда все-таки не думало – так считают ветераны ВАЗа, – но техни-



Полноразмерный макет малолитражки. Левая сторона – дизайн Ашкина, правая – Данилова. Имя «Чебурашка» не зря сразу прилипло к ВАЗ-31101.

ческое задание (его разработали исходя из параметров зарубежных аналогов) было настоящим – с четкими сроками, расчетами стоимости проекта, стоимости производства и т. д. На совещаниях Поляков не раз говорил о постановке машины на производство. Возможно, он немного хитрил: коллектив иначе не будет работать в полную силу.

Компоновкой поначалу занималось бюро кузовов, где работал Лев Мурашов – один из немногих вазовцев, имевших опыт проектирования малолитражек (по нынешней классификации ВАЗ-Э1101 длиной 3122 мм попадал в класс А). Начинал он на МЗМА, участвовал в создании «Москвича-444» – будущего ЗАЗ-965, потом работал в Запорожье.

Параллельно уже вовсю трудились дизайнеры, которых тогда еще называли стилистами. Начинали с макетов в масштабе 1:5, затем сделали макет в натуральную величину: правую сторону – Юрий Данилов, левую – Владимир Ашкин. Оба талантливые, работали с пол-

ной самоотдачей. Приняли вариант Данилова, как более технологичный – идеи Ашкина даже в экспериментальном цехе не брались воплотить, не говоря уже о массовом производстве, на которое все же ориентировались. Ту же боковину кузова сделали цельной, именно исходя из технологичности.

В машине все было оригинальным. Новый мотор 0,9 л мощностью около 50 л. с. установили поперечно. Кстати, группа под руководством Михаила Коржова создала семейство из трех двигателей рабочим объемом 0,9–1,1 л. Четырехступенчатую коробку передач тоже спроектировали заново. Передняя подвеска – «Мак-Ферсон», рулевой механизм от «Запорожца», но основательно доработанный. Даже сиденья были оригинальные. От ВАЗ-2101 – лишь некоторые детали отделки и панель приборов (новую создать попросту не успели).

Перед новым, 1972-м годом в экспериментальном цехе собрались все, кто работал над проектом. Первый по-настоящему тольяттинский автомобиль, родившийся без услуг иностранцев, съехал со стапеля...

А в январе испытатели вывели «Чебурашку» на дороги. Ходил он только в паре с «Жигуленком» и не случайно –



проблем хватало: в салон попадали выхлопные газы, спидометр из-за тросика, проложенного с крутыми поворотами, не работал (испытателям пришлось поставить справа вторую комбинацию приборов), из двигателя, по сути макетного, за смену вытекала канистра (!) масла. Чему удивляться – к мотору даже сальники делали сами, аналогов не было. Привод коробки передач с несколькими демпфирующими элементами постепенно модернизировали, убирая лишние. Сначала передачи включали с огромным трудом, правда, попутно выяснили, что машинка трогается с места на четвертой (!) с четырьмя ездовками. В приводах с двойными карданами (ШРУСов в СССР не было) ломались центрирующие пальцы. Их меняли чуть не каждый день, пока не доработали конструкцию. В общем, как вспоминает Вадим Котляров: «Учились, как не надо делать». И все-таки машина была не просто работоспособной, ее имело смысл доводить, совершенствовать.

Испытатели познавали на «Чебурашке» преимущество переднего привода. Освоив особенности управления, они с азартом обгоняли на поворотах гораздо более мощные осанистые «москвичи», «волги» и немногочисленные еще «жигули».

В 1972-м «Чебурашку» выставили даже на сравнительные испытания с ФИАТ-127 и 128. Первый прототип, конечно, проигрывал серийным машинам, доведенным по всем статьям. Но конструкторы еще раз убедились – концептуально получилась. В 1973-м появился прототип второй серии ВАЗ-231101.

Учитывая замечания испытателей, его заметно модернизировали, в частности, примерно до 55 л. с. подняли мощность мотора. А кузов и вовсе был новым – работы Владислава Пашко и Игоря Гальчинского. Автомобиль стал немного походить на ФИАТ-127 и на... «Ниву», которой уже занимались вплотную. Кстати, «Чебурашка» помог конструкторам при создании полноприводного авто-



**ВАЗ-331101 «Ладoga» 1976 года – прототип «Таврии».**

мобиля – они широко использовали накопленный опыт. Машинка дала прозвище и первому полноприводному прототипу – зеленый открытый автомобиль тут же нарекли «Крокодил Гена», для краткости просто «Крокодил».

Прототип ЗЭ1101 с кузовом хэтчбек работы Гальчинского и собственным, уже официальным именем «Ладoga» построили в 1976-м. И отдали на ЗАЗ. По приказу министерства специалисты ВАЗа помогли коллегам из Запорожья в создании модели 1102 – будущей «Таврии». «Бюро архитектурного оформления» – будущий дизайн-центр на ЗАЗе возглавил Гальчинский.

У «Чебурашки» был еще один – Прямой и самый веселый потомок «Чебурашки» – автороллер ВАЗ-311011.



**В чертах ВАЗ-231101 1973 года можно увидеть «нивовские» мотивы.**

обычный потомок, так называемый автороллер – ВАЗ-Э11011. Еще в 1969-м вазовцы пригнали из НАМИ британский «Мини-Мок» – открытый, с легким противосолнечным тентом, автомобильчик на базе легендарного «Мини». Юркая, маневренная машинка попала на глаза главному инженеру ВАЗа Башпиджагану, который стал на ней ездить вдоль длинного главного конвейера. По его инициативе построили два похожих автомобиля на узлах «Чебурашки». У испытателей с ними связаны курьезные воспоминания: низенькие открытые автороллеры невзлюбили окрестные собаки и быки и, чтобы возбужденные животные отстали, водителям приходилось мобилизовать все возможности машинки. Точку в истории автороллера поставил член политбюро Кириленко: на одном из официальных показов он сказал: «На автомобиль это не похоже, а как игрушка даже для моего внука дороговато».

На этом приключения «Чебурашки» и его ближайших потомков закончились. Автомобильчик так и не встал на конвейер, но сыграл, наверное, не менее важную роль: помог в создании на молодом заводе конструкторской школы. Накопленные знания использовали при работе над «Нивой», а вскоре после завершения истории ВАЗ-1101 на кульманах появились наброски «восьмерки». Опыт, подаренный первым переднеприводником, пригодился и здесь. Так что в каждой современной «Ниве», «Самаре», «Оке» и даже «десятке» есть частички «Чебурашки». С этим согласятся те, кто верит, что у автомобиля все-таки есть душа.

131



РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ  
ВАДИМА АЛЕКСАНДРОВИЧА КОТЛЯРОВА  
И ЛЬВА ПЕТРОВИЧА МУРАШОВА  
ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.