



Создателю «Нивы» американцы заложили звезду на аллее славы

– В среде конструкторов Прусов – величина, сопоставимая с Калашниковым, тем более что «Нива», как и легендарный автомат, выпускается миллионами, – сказал по дороге Юрий Кузьмич. – Так что имя Прусова должно стоять рядом с Калашниковым. Хотя нет, чуть после... Если по алфавиту!

Спорить с Кузьмичом сложно, ведь созданная Прусовым и единомышленниками «Нива» (промышленный образец также зарегистрирован на Владимира Соловьева, Марка Демидовцева и Валерия Семушкина) стала самым успешным проектом за всю историю ВАЗа. Ее продавали более чем в 100 странах мира, включая привыкших к комфортным авто Францию, Японию, Германию, Австрию, Новую Зеландию. Она покорила горные вершины Тибета (5726 метров), пробиравась сквозь пески «Ралли Фараонов» и героически сражалась со снегами Антарктиды. Не случайно, что бренд «Нива» за большие деньги выкупило совместное предприятие «GM-АВТОВАЗ», а самому Прусову американцы заложили звезду на аллее технической славы в городе Флинт.

В общем, перечислять регалии Петра Ми-

хайловича и его детища можно гораздо дольше, чем занимает дорога от Тольятти до села Ташелка, где он живет, а точнее отдыхает, поскольку основная жизнь до сих пор проходит на ВАЗе.

– **Петр Михайлович, как все-таки придумали «Ниву»?**

– Проект автомобиля – это труд большой команды. И, как известно, чем больше людей работает над проектом, тем больше мнений. В начале 70-х годов все джипы имели рамную конструкцию, упрощенный кузов, двигатели большого объема. На ВАЗе тогда таких технологий не было, а заимствовать у кого-то принципиально не хотели, правда, кое-что все-таки взяли у легендарного английского «Ленд Ровера». Споров было много. Один из конструкторов Евгений Иванов громогласным голосом говорил мне: «Так джипы не строят. Я знаю, потому, что долго работал на УАЗе и был в Италии на стажировке». Довел он меня до того, что я ответил ему словами флотоводца Макарова: «Сундук вместе со мной побывал во многих странах, но так сундуком и остался». Основной спор был о том, как же все-таки должен выглядеть автомобиль. Я изначально

видел «Ниву» приближенной к легковой машине, однако был еще один макет (чисто джиповский с брезентовым верхом), который сделал Данилов. Причем художественный совет утвердил именно его, но главный конструктор ВАЗа Владимир Соловьев отдал предпочтение нашему, назвав его более перспективным.

– **Кроме ВАЗа, других претендентов на право выпускать внедорожник не было?**

– Изначально полноприводный автомобиль должен был выпускаться на АЗЛК, и образец у них имелся. В это же время свой образец сделал ижевский завод, так что предстояло доказывать, что мы лучшие. Перед тем, как решить, кого же выпускать на приемочные испытания, устроили так называемые «тараканьи бега», на которых «Нива» объехала всех (в том числе и «УАЗ-469»). Начинать выпуск по программе 25 тысяч автомобилей в год, потом увеличили до 50, до 75 тысяч, причем когда «Нива» пошла на экспорт, то сначала границу попадало даже больше машин, чем на внутренний рынок. Тогда еще так совпало, что в Европе зима была снежная, и «Нива» пользовалась огромной популярностью.

Рекламирывать своих героев на ВАЗе как-то не принято. Наверное, это пошло еще от бывшего гендиректора Виктора Полякова, ценившего в людях не только работоспособность, но и скромность. С одной стороны, хорошо, с другой... имена людей, которых должен знать каждый тольяттинский мальчишка, известны лишь специалистам и автолюбителям со стажем. Такова судьба многих, в том числе и бывшего главного конструктора ВАЗа, создателя «Нивы» Петра Прусова. На днях мы с ветераном завода Юрием Целиковым решили навестить одного из героев Тольятти, тем более что не за горами его 70-летие.

Создателю «Нивы» американцы заложили звезду на аллее славы

Окончание. Начало на стр. 1

– Жители каких стран покупали «Ниву»?

– Наш внедорожник покупали жители Австралии, Канады, стран Южной Америки, Африки. Мало того, об этом никто не упоминает, но «Нива» успешно воевала на стороне талибов в Афганистане. Они называли эту машину «Мул», снимали с нее все двери, ставили гранатомет, миномет, пулемет и защищали с ее помощью перевалы.

– Еще, говорят, Брежнев дарил «Ниву» руководителям каких-то государств, – вступил в беседу Юрий Целиков.

– Да, например, Фиделю Кастро, Шарлю Де Голлю. Кстати, в Японии шиком считалось иметь леворульную «Ниву», так сказать, классический вариант. И до сих пор в этой стране существуют фанклубы любителей «Нивы».

– Раз уж заговорили о Японии, что за история была у вас с компанией «Судзуки»?

– Один раз на ВАЗе гостила японская делегация, которая привезла с собой рекламные проспекты их нового внедорожника «Судзуки Витара». Я посмотрел, потом, положив журнал на стол, без всякой задней мысли сказал японцам: «Ну, вы даете! Вся идеология наша, даже база та же...». На следующий день обнаружил в этом журнале надпись, сделанную ручкой на английском языке: «Соавтору «Витары» от компании «Судзуки». Я отдал его в музей, правда, его там потеряли.

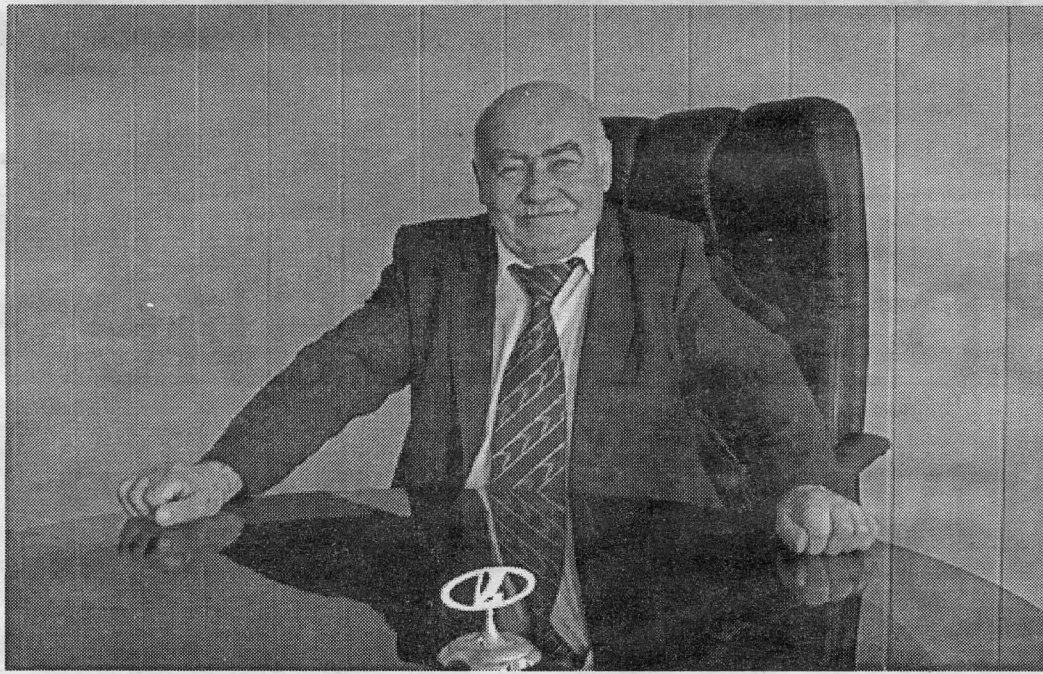
– С японцами вы общались много. Как думаете, выиграет ли ВАЗ, если на него придет компания «Ниссан»?

– Может как выиграть, так и проиграть. Все зависит от того, как мы будем себя вести. Это не должно быть дорога с односторонним движением. В одном я убежден: у «Ниссана» мы можем многому научиться. Это я могу говорить хотя бы как первый советский специалист, в конце 70-х годов посетивший центр разработки «Ниссана».

– Как рассказывали мои друзья в НТЦ, японцы намного быстрее решают вопросы, нежели французы, – вставил слово Юрий Целиков.

– Помимо классической комплектации, «Нива» выпускалась как пикап, скорая помощь, пожарная машина, минивэн и так далее. Говорят, были даже плавающие и летающие модели. Это правда?

– Да, был аэроплан с приводом от колес к вентилятору, причем по воде скорость доходила до 50 километров в час (можно было на нем передвигаться и по снегу, правда, гораздо медленнее). Я всегда говорил: «Рек в Сибири больше, чем дорог». Принцип прост: в прицеп пакуется аэроплан, который складывается на берегу. На него ставится и крепится автомобиль. Начинает работать двигатель, от него – вентилятор. У всего этого был лишь один минус: прицеп-то мы на берегу оставили и, когда вернемся, не факт, что он нас там будет ждать. Потом, когда появилась длиннобазная «Нива», аэроплан стал укладываться в багажник (при сложенных задних сиденьях). Кстати, до сих пор в Вятке на базе космонавтов при помощи такого



вот плавсредства гоняют уток. Что касается летающей модели, то был только предпроект.

– Когда создали совместное предприятие «GM-АВТОВАЗ», то «Ниву» хотели снять с производства. И говорят, что именно вы, Петр Михайлович, смогли отстоять свое детище...

– В соответствии с одним из пунктов контракта «Нива» должна была «умереть» в 2005 году. Для нас это стало потрясением. Для начала мы решили спасти малое: пригласили руководство «GM-АВТОВАЗ» во двор НТЦ, где выставили длиннобазовую «Ниву», пикап, фургон, «скорую помощь». «Ну, какие это вам конкуренты? Что же теперь пускать под нож все это стадо?» – спросили мы американцев. Они поинтересовались, сколько таких

подписал письмо, но от ассоциации автомобильных инженеров России. Милонас все равно возмущался и грозил судом. Тогда мы попросили, чтобы их юристы внимательно читали российское законодательство. Иск так и не было.

– А с Милонасом как потом отношения складывались?

– Нормально. Когда приезжает, встречаемся. Мало того, был момент, когда он звал меня к себе на работу и предлагал зарплату, которая в моем уме просто не укладывалась. Но я отказался.

– У меня тоже есть история, связанная с руководством совместного предприятия, – рассказал Юрий Целиков. – Когда мы организовали автопарад в честь 30-летия «Нивы» и подъехали к зданию заводоуправления, руково-

дитель «GM-АВТОВАЗ» (не Милонас, а уже другой) категорически запретил нам использовать бренд «Нива» в этом мероприятии. Нас это не напугало, ведь праздник был не в честь купленного им бренда, а в честь годовщины выпуска первого автомобиля. Я тогда махнул рукой и сказал: «Пусть подает в суд, если в русском языке ничего не понимает! Все равно проиграет». К тому же праздник «Нивы» – это дополнительная реклама «Дженерал Моторс», так что реакция американцев была странной. Тогда этот руководитель все-таки приехал на мероприятие, а я раз – ему в руки микрофон, и американцу уже деваться некуда – пришлось ему нас всех поздравить и одобрить это мероприятие.

– Петр Михайлович, а как лично вы восприняли потерю ВАЗом

бренда «Нива»? Сильно переживали?

– Конечно, все мы привыкли называть наш автомобиль «Нивой», но я считаю, что бренд – это не главное, остался автомобиль. К тому же, в России больше нет примеров, когда зарубежная компания (к тому же столь известная в мире) покупала бренд и производила продукцию под этой маркой. Поэтому на вопрос о потере бренда я отвечаю так: «Чем хорошо лежит, пусть лучше плохо делается!» Хотя как конструктору мне, конечно же, было тяжело. Получается, что отдаешь ребенка и понимаешь, что он там будет лучше одет, обут, накормлен, но вряд ли его станут любить так же, как здесь. Хотя знаете, любят...

– Вопрос, без которого наше

интервью было бы неполным. Расскажите о звезде, которую американцы установили вам в городе Флинт. С чего все началось?

– Это целая история. Пришло письмо на английском языке, правда, отправители перепутали квартиру – вместо 52-й написали пятую. Как полагается в России, жильцы пятой квартиры его вскрыли, долго читали английские буквы, но, поняв, что ничего им не перепадет, положили назад к почтовым ящикам. Вскоре письмо все-таки попало ко мне. Я принес его на работу, показал нашим переводчикам. Они читают: «Господин Пруссов. Информация о вас будет опубликована в библиографической энциклопедии Соединенных Штатов, а на аллее технической славы заложат звезду вашего имени. Мы приглашаем вас принять участие в этом мероприятии. За визовой поддержкой обращайтесь в консульство». Когда прочитали, я стал думать, кто из наших мог придумать такой розыгрыш? Подхожу к Москалюку (он английский хорошо знал) и говорю: «Толь, брось ты эту ерунду. Давай уже делом займись!» А он, не моргнув глазом, отвечает: «Хорошо, Петр Михайлович». Ну, думаю, значит его рук дело. Через какое-то время приходит второе письмо, в котором написано, что энциклопедия выпущена, и они готовы мне ее переслать (а за одно фото моей персональной звезды на аллее и ее макет в масштабе один к четырем) за 650 долларов, которые нужно перечислить по такому-то счету. Наши как услышали, дружно сказали: «Лохотрон». Я придержился схожего мнения и никаких денег перечислять не стал. Позже пришла бандероль, в которой находилась вот эта памятная доска (показывает на стену. – Прим. авт.), подтверждающая, что все произошедшее не розыгрыш.

Впрочем, я и тогда не до конца поверил, и, когда один из моих московских приятелей гостил в США, попросил его доехать до Флинта и узнать, есть ли там такая звезда. Он перезвонил и сказал, что нашел этот парк (правда, не в самом Флинте, а в пригороде), аллею и звезду. Он хотел ее сфотографировать, но американцы не дали, поскольку это их бизнес (за определенную сумму они сами делают фото, к которому прилагается соответствующий сертификат).

– И в заключение о главном. Как считаете, у автомобиля счастливая судьба?

– Бесспорно. Нет такого континента, на котором он бы не побывал. Хорошо «Нива» вместе с нашими водителями-испытателями зарекомендовала себя в Антарктиде. Был случай, когда вывезли большого аргентинца, которому требовалась срочная операция, причем ни «Тойота», ни другие иномарки к станции не пробилась. Потом наш водитель Коля Макеев получил благодарственное письмо от президента Аргентины с приглашением посетить эту страну. А «Нива» та здесь, в вазовском музее.



выпускается, а когда услышали, что максимум 18-20 тысяч, согласились, чтобы эти модели остались. Когда начал приближаться 2005 год, мы написали три письма в антимонопольный комитет (от ассоциации автомобильных инженеров России, союза машиностроителей и журнала «4x4») с просьбой разобраться, не противоречит ли этот пункт контракта российскому законодательству. И антимонопольный комитет признал этот пункт недействительным.

– И какова была реакция «GM-АВТОВАЗ»?

– Со словами: «Почему ВАЗ так себя ведет?» ругаться пришел сам гендиректор Джон Милонас. На это мы ответили: «Стоп! А где вы видите ВАЗ?» Напомнили ему, что письма отправлялись от общественных организаций. Да, я лично

интервью было бы неполным. Расскажите о звезде, которую американцы установили вам в городе Флинт. С чего все началось?

– Это целая история. Пришло письмо на английском языке, правда, отправители перепутали квартиру – вместо 52-й написали пятую. Как полагается в России, жильцы пятой квартиры его вскрыли, долго читали английские буквы, но, поняв, что ничего им не перепадет, положили назад к почтовым ящикам. Вскоре письмо все-таки попало ко мне. Я принес его на работу, показал нашим переводчикам. Они читают: «Господин Пруссов. Информация о вас будет опубликована в библиографической энциклопедии Соединенных Штатов, а на аллее технической славы заложат звезду вашего имени. Мы приглашаем вас принять участие в этом мероприятии.

– Петр Михайлович, а как лично вы восприняли потерю ВАЗом

бренда «Нива»? Сильно переживали?

– Конечно, все мы привыкли называть наш автомобиль «Нивой», но я считаю, что бренд – это не главное, остался автомобиль. К тому же, в России больше нет примеров, когда зарубежная компания (к тому же столь известная в мире) покупала бренд и производила продукцию под этой маркой. Поэтому на вопрос о потере бренда я отвечаю так: «Чем хорошо лежит, пусть лучше плохо делается!» Хотя как конструктору мне, конечно же, было тяжело. Получается, что отдаешь ребенка и понимаешь, что он там будет лучше одет, обут, накормлен, но вряд ли его станут любить так же, как здесь. Хотя знаете, любят...

– Вопрос, без которого наше