

## ИГРА СТОИЛА СВЕЧ

(История создания пятидверной «Нивы»)

### *Потребитель авто — господин Никто?*

...Пять лет назад герой одного интервью сказал мне буквально следующее:

— Процесс создания автомобилей у нас парадоксален, как нигде в мире. Машины предназначаются... ни для кого и ни для чего конкретно. Доминирует безликая универсальность. Мы нивелируем потребителя, отрицаем его индивидуальность. Сравните модели «Жигулей» — первую, шестую, восьмую... Для кого они созданы? Практически никакой разницы в потребительских свойствах. Все унифицировано. Но, согласитесь, что нельзя сшить одежду, одинаково подходящую и для бала, и для корабля.

От практики унификации потребительских свойств давно отказались ведущие автомобильные фирмы во всем мире. Там ни один автомобиль не выпускается бесцельно. Напротив, прежде всего разрабатывается его концепция: машина для города, для фермы, для севера, для юга, для близких поездок или для дальних путешествий... И когда мы научимся создавать автомобиль для человека, ориентируясь на его интересы и психологию, тогда станет возможным полноценный автомобильный рынок...

В сущности, ничего нового мой герой тогда не открыл. Просто назвал все вещи своими именами. Сейчас он уже не сможет ни отречься, ни добавить что-то к вышесказанному. Как я узнала недавно, он работает в одной из западных автомобильных фирм.

Суть, однако, не в этом: мало ли кто сейчас не уезжает за границу... Суть в том, что кое-что изменилось за последние пять лет. И вазовские модели далеко уже не безлики. Некоторые из них прекрасно учитывают потребительские запросы и свойства.

История создания модели ВАЗ-2131, так называемой пятидверной «Нивы», и ее модификаций — это как раз история рождения автомобиля, отражающего интересы потребителя.

### *Рано или поздно она бы явилась миру*

Вот парадокс: эта модель создавалась относительно недавно, но даже непосредственные ее «родители» не помнят хроники ее рождения. Путаются в датах, в каких-то деталях. Причем у каждого специалиста, причастного к рождению пятидверной длинной «Нивы», существует своя версия и свой взгляд на ее историю. Мне не оставалось ничего другого, как объединить эти версии в один анонимный монолог. Будем считать, это общий рассказ создателей длиннобазной «Нивы»:

—«Нивы» ВАЗ-2131—не просто автомобиль, который появился в результате увеличения базы на 500 миллиметров. Эта машина несет свой комплекс потребительских свойств.

Предыстория ее такова. При разработке модели 2120 «минивэн» у нас возникла одна идея... Посмотреть, что дает увеличение базы, какие новые качества появятся у автомобиля. И самое главное, когда создавалась короткобазная «Нива», она включала узлы легкового автомобиля (от нашей «копейки», то есть первой модели). Подобное не практикуется нигде в мире. Традиционно джипы создаются на базе узлов грузовых автомобилей или на «собственных» узлах.

Естественно, были сомнения в прочности такой конструкции. Тем не менее риск был оправдан: «Нива» имела успех не только в России, но и во всем мире.

Но мы пошли на еще больший риск. Те же узлы решили использовать и в длиннобазной «Ниве». Причем сначала она создавалась как прототип... «минивэна» 2120.

Но когда изготовили первый прототип «Нивы» с удлинненной базой, оказалось, что потребность в подобной машине велика. Автолюбители, видевшие образец такой «Нивы» (тогда она еще была трех-

дверной) на испытаниях, сходились в одном мнении: этот автомобиль должен существовать самостоятельно. Нужен не прототип, а полноценная базовая модель.

Словом, эта модель зажила самостоятельной жизнью.

Рано или поздно к ее созданию все равно бы пришли.

Идея пятидверной «Нивы» тоже напрашивалась сама собой. Хотя она появилась позже, и некоторое время выпускались исключительно трехдверные образцы удлиненной «Нивы».

Есть немалая заслуга специалистов опытно-промышленного производства в том, что они поддержали эту идею. Можно назвать конкретные имена союзников этого проекта: главный инженер ОПП Юрий Васильевич Баганов и директор ОПП Сергей Николаевич Перевезенцев.

...Поразительно, но этой модели, вероятно, было суждено родиться в условиях повышенного риска. Первые же образцы трехдверной удлиненной «Нивы» были изготовлены как товарные автомобили. Это тоже был риск, который не всем нравился. Да, те первые товарные образцы тяжело нам дались, но их делали старательно. Достаточно сказать, что они до сих пор служат своим потребителям.

А потом началась история уже самой «пятидверки». Первый ее прототип вообще создавался в условиях необычных, в каком-то гараже, усилиями коллектива умельцев под руководством Александра Вячеславовича Фелелова. С их помощью мы увидели изначальную версию будущей «пятидверки». Тот прототип нам здорово помог.

Вскоре появились первые серийные прототипы. Модель ВАЗ-2131 прошла сертификацию. Сертификат «Одобрение типа транспортного средства» был выдан Госстандартом России.

После сертификации этот автомобиль с 1995 года выпускается мелкими сериями в опытно-промышленном производстве. Четырнадцать дилеров занимаются успешной реализацией этого автомобиля в России и ближнем зарубежье.

Словом, «игра» по созданию удлиненной пятидверной «Нивы» стоила свеч.

#### ***Плод совместных усилий***

Когда речь заходит о создателях автомобиля, трудно назвать имена всех, кто причастен к его рождению. В принципе, это и невозможно, поскольку автомобиль — творчество тысяч людей. Но в данном случае можно сказать, что ВАЗ-2131 разрабатывался силами многих специалистов научно-технического центра ВАЗа.

Вот несколько имен, которые звучат наиболее часто при упоминании о пятидверной «Ниве».

Начальник отдела доводки шасси ГенДР Виктор Владимирович Комин. Именно с его подачи идею удлиненной «Нивы» подхватили в опытно-промышленном производстве.

Группа молодых конструкторов отдела общей компоновки ГенДР: Николай Тазтдинов, Эдуард Чмелев, Юрий Нутрихин... (они же разрабатывали две модификации ВАЗ-2131).

Ведущий конструктор по кузову пятидверной «Нивы» Вячеслав Павлович Михалев. Ведущий испытатель кузова Михаил Юрьевич Багров.

И другие специалисты, остающиеся в тени коллективного творчества...

Плод их совместных усилий — вместительный автомобиль повышенной проходимости.

Не стоит забывать, что создавался он в угоду потребителю... Очень непосредственно это выражено в тексте рекламного пресс-релиза по модели 2131:

«Пятидверная «Нива» ВАЗ-2131 создана с использованием элементов кузова, узлов и агрегатов всем известной серийной 213-й машины... Емкость бензобака на «пятидверке» составляет 65 литров. Это позволяет проехать на одной заправке к не менее 600 километров.

В передней части салон у автомобиля в чистом виде «двести тринадцатый»... Посмотрим, что же сзади... Открываем заднюю дверь «тридцать первой». «Входить» на заднее сиденье просто замечательно, а выходить еще удобнее. Не надо привставать, как в легковушке, с низко расположенного сиденья. Стекла дверей, кстати сказать, полностью опускающиеся. Далеко не каждый автомобиль может «похвастаться» такой конструкцией.

Багажник модели 2131 заметно больше, чем у короткой «Нивы», емкость его составляет 380 литров. Рукоятка привода замка двери задка «переехала» в более удобную зону — между сиденьем водителя и порогом... Пользоваться ею гораздо удобнее как в салоне, с места водителя, так и снаружи автомобиля, только открыв водительскую дверь.

Можно сказать, что плавность хода этих машин значительно выше, чем у ВАЗ-21213. Никакого «галопирования», продольной раскачки... Французский рулевой механизм Gemmer позволил снизить усилие на рулевом колесе.

Не забудьте, что длинная «Нива» имеет полный привод и четыре ведущих колеса, которые обеспечат вам не только надежное управление автомобилем на мокрых и скользких дорогах, но и завидную проходимость во внедорожных условиях.

В общем, ВАЗ-2131 — это вместительный пятиместный автомобиль повышенной проходимости, который можно назвать семейным и отнести к пользующимся за рубежом растущим спросом «авто для активного отдыха».

...Надо еще заметить, что автомобиль ВАЗ-2131 с блеском прошел ресурсные испытания. «Бульжник» вазовского трека позволил создать для этого автомобиля сверхнагрузки, эквивалентные 125 тысячам километров пробега...

Разумеется, создатели этой модели не считают ее законченной и совершенной. Вот что они думают по этому поводу:

—В дальнейшем мы хотели бы спроектировать автомобиль, который и по техническим характеристикам, и по внешнему виду будет близок к западным аналогам. Создавая эту машину, мы вошли в новый класс автомобилей повышенной вместительности и проходимости. По геометрии кузова и основным характеристикам наша модель неплохо смотрится в этом классе. Но уровень отделки и двигатель, к сожалению, оставляют желать лучшего. Эти недостатки происходят от нашей «совковой» привычки все тащить на своих плечах: двигатель, кузов, интерьер у нас только свои... В мире так уже не работают. Во всем преобладает кооперация: ставятся покупные импортные узлы и двигатели... Это отнюдь не зазорно. Напротив — выгодно и целесообразно.

#### ***Возлюби потребителя, как ближнего своего***

Как известно, на базе «Нивы» ВАЗ-2131 были созданы две модификации. Первая — штабной автомобиль пожарной службы. Вторая — автомобиль для министерства чрезвычайных ситуаций. Естественно, они возникли не только от игры воображения конструкторов. Сначала был специальный заказ, затем техническое задание на проектирование этих автомобилей.

Какие изменения претерпела в этих случаях основная модель? Джип пожарников — это «штаб» на колесах.

Стационарная радиостанция установлена в салоне автомобиля. В багажнике есть выдвижная платформа, на ней размещены пожарное снаряжение, защитные костюмы, каски, противогазы, переносные радиостанции... На крыше пожарного джипа располагается сигнальная громкоговорящая установка. Предусмотрены фароискатели. Словом, этот автомобиль вполне отвечает конкретным запросам пожарных

специалистов.

Функции спасательной службы предопределили и видоизменения в автомобиле для министерства чрезвычайных ситуаций. Там также предусмотрена выдвижная платформа в багажнике для спасательного снаряжения. Кстати, этот автомобиль демонстрировался на выставке МЧС в Москве, был одобрен в министерстве, и оттуда поступил заказ на партию таких машин.

Итак, это нестандартное семейство автомобилей ВАЗ-2131 возникло тоже по нестандартной схеме. Специально модель 2131 никто не предвидел, не планировал и не создавал. Она появилась словно сама собой, как все, что должно само собой появиться на свет. Сначала создавался макетный образец модели 2120, затем удлиненный прототип трехдверной «Нивы», и наконец — сама «пятидверка». Ясно, что логика в этой цепи событий была: здесь все вершилось по воле потребительского спроса.

— Наше сознание, сознание конструкторов и всех изготовителей, меняется с учетом нового времени, — говорили мне создатели проекта пятидверной «Нивы». — Мы стали стремиться конструировать автомобили исходя из потребительских интересов. Новые модели рождаются не только в результате каких-то умозрительных концепций и теоретических расчетов. Мы отталкиваемся от реальной ситуации в сфере потребительского рынка.

Это неизбежно в условиях рыночной экономики. По всем законам маркетинга в первую очередь ставка делается на удовлетворение потребительского спроса.

— Кроме того, даже небольшие партии таких автомобилей после реализации поддерживают НТЦ на плаву, дают средства для разработки других перспективных проектов, — отмечали мои собеседники.

Любовь к потребителю... С нее начинается успех любого коммерческого предприятия. Стоит ли говорить, что такая любовь должна стать альфой и омегой автомобильного производства. Автомобиль в идеале и есть технический шедевр воплощенной любви к человеку.

Д. СТУКАНОВА.



Автомобиль для министерства чрезвычайных ситуаций.



Базовая модель ВАЗ-2131.