

2 апреля 1966 года в г. Турине (Италия) в общественном центре фирмы «ФИАТ» широкой публике был представлен новый автомобиль компании — ФИАТ-124. В том же году международное жюри автомобильных журналистов из 12 стран Европы практически единодушно признало машину «автомобилем года».

Про ФИАТ-124 говорили, что он внутри больше, чем снаружи. Компоновка машины действительно оказалась очень удачной. Просторный салон с великолепным обзором, удобные места водителя и пассажиров, вместительный багажник, просторный моторный отсек — все эти достоинства были «занесены на счет» новой машины.

Примерно в это же время в СССР у населения, по оценкам ЦСУ, «в чулках» оказалось некоторое избыточное количество денег. Встал вопрос, каким образом государство может эти «лишние» деньги получить. В правительстве было рассмотрено множество способов, начиная от традиционного увеличения производства водки с одновременным повышением ее отпускной цены и кончая организацией массового производства и продажи легковых автомобилей. Такого варианта придерживался, в частности, председатель Совета министров СССР А. Н. Косыгин. Заметим, что эту идею он пытался продвигать и раньше, но встретил достаточно жесткий отпор со стороны тогдашнего руководства страны.

Впрочем, дело заключалось не только в «свободных» деньгах, скопившихся у населения. К середине 1960-х годов руководство Совмина достаточно четко понимало, что строительство нового современного автомобильного завода-гиганта даст толчок развитию множества смежных производств в различных отраслях промышленности.

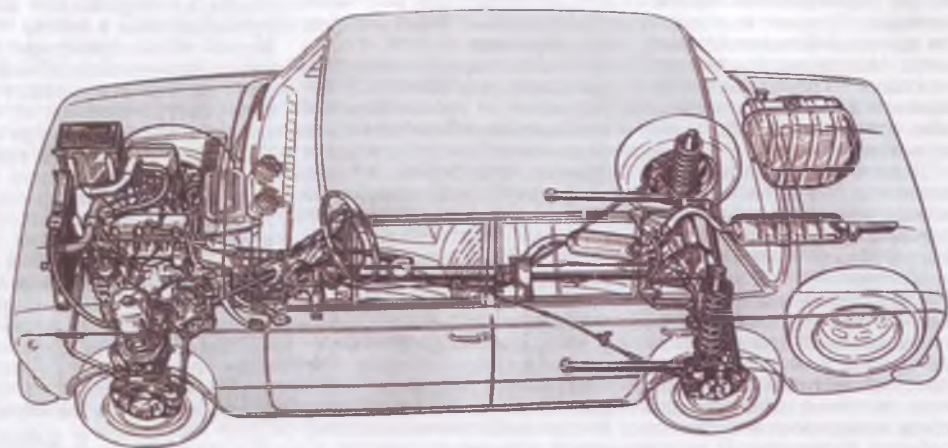
Ясно было и то, что легковые автомобили дадут казне существенную прибыль только в случае организации их массового производ-

ства. Объясняется это просто: во-первых, при массовом выпуске значительно снижается себестоимость автомобилей; следовательно, при относительно невысокой их цене в розничной продаже прибыль может составить существенную величину. Во-вторых, задуманное имело смысл только при наличии массового покупателя, иначе заниматься новым производством вообще не стоило. В отношении спроса сомнений не возникало, легковой автомобиль был тогда в стране невероятным дефицитом: «Волги», «Москвичи» и «Запорожцы» распределялись исключительно по спискам предприятий. Что же касается внедорожников, то их (за исключением нескольких тысяч выпущенных в Москве и Горьком «Москвичей» МЗМА-410 и модификации «Победы» М-72) купить было вообще невозможно. Вот на таком фоне и было принято принципиальное решение о строительстве нового большого автомобильного завода.

В сложившейся в стране ситуации все понимали, что создать современное, оборудованное по последнему слову техники и технологии предприятие без привлечения иностранных специалистов невозможно. Оставалось выбрать фирму, способную осуществить проект, и заключить с ней контракт.

Работавший в те годы заместителем председателя Совета министров В. Н. Новиков вспоминал, что на заседании политбюро ЦК КПСС, где обсуждался вопрос о строительстве нового автозавода, министр оборонной промышленности Д. Ф. Устинов резко возражал против закупки технологий и оборудования на Западе. Мотивировал он это тем, что в «оборонке» есть и технологии и специалисты, способные создать любой автомобиль и любой завод. Однако А. Н. Косыгин отнесся к этим заявлениям весьма скептически. Решение о закупке завода было принято. Одновременно Устинову предложили наладить в своем ведомстве производство легковых автомобилей. Так родился Ижевский автомобильный завод. Изначально на нем собирали «Москвичи» (модель 408ИЭ) из комплектов, поставлявшихся из Москвы, затем за-

Общая компоновка ФИАТ-124.



вод наладил полностью собственное производство, однако составить конкуренцию ВАЗу так и не смог. Впрочем, польза от строительства «легкового» автозавода на Урале, несомненно, была. Все-таки с пуском этого завода производство легковушек в стране возросло почти на 100 тысяч в год (при этом качество ижевских «Москвичей» было заметно выше, чем московских). Производство в Ижевске заставило организовать выпуск множества комплектующих на заводах Урала, в том числе автомобильных моторов в Уфе.

Но вернемся к проблемам нового завода. Сейчас стало известно, что на равных рассматривались как минимум три варианта: французский «Рено», немецкий «Фольксваген» и итальянский «ФИАТ». Рассматривали и другие варианты, в том числе «Форд» (благо еще до Великой Отечественной войны был опыт сотрудничества с этой фирмой), некоторые источники упоминают фирмы «СААБ», «Пежо», «Опель» и даже «БМВ». Однако окончательный выбор пал все же на «ФИАТ».

Сравнительно недавно вышла книга бывшего советского резидента в Риме Леонида Колоцова «Разведчик в Вечном городе». В ней он пишет, что «кабинет левого центра» тогдашнего премьер-министра Италии христианского демократа Альдо Моро явно стремился к улучшению отношений с СССР. Упускать такой случай было никак нельзя.

В конце июня 1965 года в Москву приехал президент «ФИАТ» профессор Витторио Валлетта. По результатам переговоров между фирмой и Госкомитетом СССР по науке и технике было подписано предварительное соглашение о сотрудничестве. Чуть меньше чем через год — 4 мая 1966 года — в Турине был подписан протокол о сотрудничестве фирмы «ФИАТ» с Министерством автомобильной промышленности. Одновременно готовилось и финансовое соглашение, по которому итальянский государственный кредитный банк IMI (Istituto Mobiliare Italiano) должен был предоставить советскому Внешторгбанку целевой кредит на закупку необходимого оборудования и прочих расходов.

Соглашению по кредиту предшествовала поистине детективная история. Об этом рассказал в своей книге Л. Колосов.

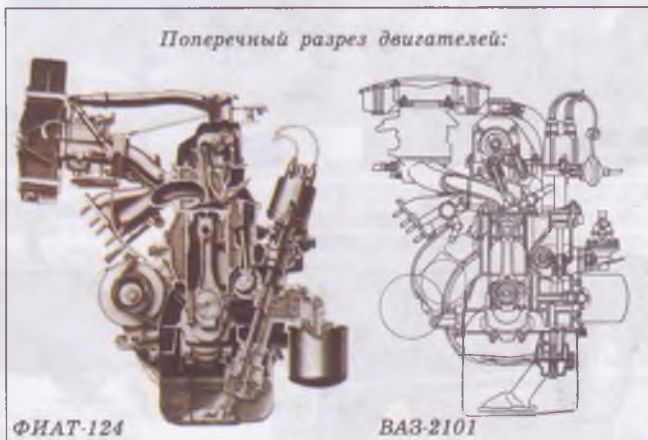
Сумма восьмилетнего кредита составляла 320 миллионов долларов и была согласована быстро и без особенных проблем. В те годы на международном рынке деньги предоставляли из расчета 5,6% годовых. Однако итальянские банки кредитовали своих клиентов под 7%. А. Н. Косыгин не соглашался «играть в эти итальянские игры» и дал указание советской делегации настаивать на процентной ставке в 5% (с небольшим резервом). Переговоры немедленно зашли в тупик, терять деньги итальянцы, естественно, не хотели. Здесь и подключилась разведка: Колосов через своих агентов запустил по нужным ка-

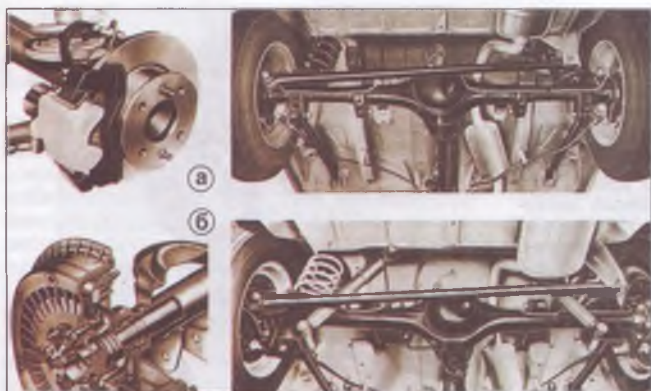


*Первый генеральный директор ВАЗа
В. Н. Поляков.*

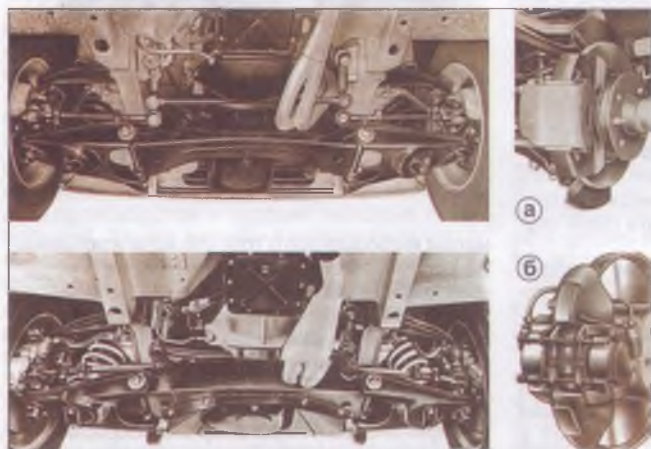
налам информацию о том, что если итальянцы не уступят, то советская делегация в ближайшие же дни отправится во Францию для заключения «почти готового договора» с фирмой «Рено». Теперь уже известно, что переговоры с «Рено» даже не начинались, но хитрость сработала, и кредит был получен под «среднеевропейские» 5,6%. Затем были еще очень сложные финансовые переговоры непосредственно с фирмой «ФИАТ», но в конечном итоге 15 августа 1966 года генеральное соглашение между «ФИАТ» и Внешторгом СССР было подписано. А уже в апреле 1970 года первые серийные «Жигули» сошли с конвейера Волжского автомобильного завода.

Вернемся теперь к презентации ФИАТ-124. Машина сразу стала очень популярной в Европе, и именно эту модель выбрали в качестве прототипа для выпуска малолитражки в Советском Союзе. Первым делом нужно было





Задний мост и задние тормоза: ФИАТ-124 (а), ВАЗ-2101 (б).



Передняя подвеска и передние тормоза: ФИАТ-124 (а), ВАЗ-2101 (б).

определить пригодность конструкции итальянской машины для российских условий. Дорожные испытания начались на Дмитровском автополигоне. Первые автомобили сразу попали на специальную булыжную мостовую, и ре-

зультаты оказались неудовлетворительными: примерно через 5000 км практически рассыпался кузов, серьезные конструктивные недостатки проявились в подвеске и тормозах. Впрочем, это не стало большой неожиданностью ни для отечественных испытателей, ни для итальянцев: машина ведь была рассчитана на европейские дороги и для отечественных условий требовала существенной доработки. Что и было с успехом сделано.

Результатом упорной работы большой группы испытателей, инженеров, конструкторов стали более 270 изменений в конструкции машины. Прежде всего, сделали новый двигатель. На модели ФИАТ-124 ставили мотор с нижним расположением распределительного вала. В новом моторе распредвал был расположен в головке блока цилиндров. Такое решение позволило, с одной стороны, повысить точность регулировок, с другой — существенно упростить ремонт. В моторе для «Жигулей» при сохранении рабочего объема (1198 см³) диаметр цилиндров увеличили с 73 до 76 мм, а ход поршня, наоборот, уменьшили с 71,5 до 66 мм. Двигатель стал более «короткоходным», а следовательно, более приемистым.

На «Жигули» поставили совершенно новый мощный генератор переменного тока с диодным выпрямителем и выносным реле-регулятором. Это позволило установить более мощные осветительные приборы и улучшить работу системы зажигания.



Передние сиденья ВАЗ-2101 в отличие от ФИАТа раскладываются в «спальное» положение.

У ФИАТа была всего одна проушина для дожджката (а), у ВАЗ-2101 — две (б).



Изменению подверглась конструкция сцепления, в частности наружный диаметр накладок увеличили со 182 до 200 мм. В коробке передач (КПП) пришлось несколько изменить конструкцию синхронизаторов. Кстати, коробка передач для автомобилей ВАЗ-2101 и ее многочисленные модификации до сих пор справедливо считаются одними из самых надежных. Нередко можно встретить «жигулевские» КПП, исправно отработавшие по 600—800 тысяч километров практически без ремонта.

На «Жигулях» изменили кинематику передней подвески, были использованы несколько более жесткие пружины, соответственно пришлось доработать амортизаторы и сделать более мощные шаровые опоры. Архаичную заднюю подвеску ФИАТа с реактивной трубой заменили на куда более прогрессивную пятиштанговую конструкцию.

Исключение реактивной трубы из конструкции заднего моста повлекло за собой изменение конструкции карданной передачи. Впервые на отечественных легковушках использовали составной карданный вал с промежуточной опорой. Такая конструкция существенно снижает вибрации на всех режимах движения, и владельцы первых «Жигулей» это сразу отметили.

Весьма существенной переделке подверглись тормоза. Достаточно сказать, что на ФИАТ-124 задние тормоза были дисковыми. В условиях отечественных дорог накладки тормозных колодок таких тормозов даже после установки хитроумных грязезащитных чехлов «не жили» более 500—600 км. На «Жигулях» задние тормоза сделали барабанными, и правильность такого выбора вот уже 35 лет подтверждается практикой эксплуатации автомобилей ВАЗ на отечественных дорогах.

Впрочем, и передние тормоза по сравнению с «материнской» моделью переработали весьма основательно: их пришлось сделать более мощными из-за отказа от задних дисковых тормозов; в результате вместо одного рабочего цилиндра в каждом механизме установили два, а это повлекло за собой основательные изменения в конструкции тормозного щита и суппорта.

Самым существенным доработкам подвергся кузов машины, ведь дорожные испытания показали, что кузов «чистого» ФИАТ-124 для российских дорог практически непригоден. Внешне почти незаметные, они значительно увеличили прочность корпуса. Например, вместо двух проушин под домкрат в «Жигулях» сделаны четыре — две на каждом борту, спереди и сзади под бамперами появились буксирные проушины, изменена и усилена конструкция пола, введены усилители в передние и задние лонжероны, моторный щит, стойки кузова. Передние сиденья стали раскладывающимися в горизонтальное положение для получения спального места, выступающие дверные ручки «утопили» заподлицо с поверхностью дверей, сделали более удобными и надежными. В переднем бампере предусмотрели отверстие под заводную ручку — деталь, забытую в Европе и совершенно необходимую в России.

Для того чтобы успеть сделать все в срок и пустить завод к 100-летию со дня рождения



ФИАТ-124 имел на бамперах небольшие резиновые упоры (а), на «Жигулях» появились «клькы», защищающие машину от «подныривания» под препятствие (б).



▲ Отверстие (3) для заводной рукоятки — требование российских условий эксплуатации. Под бамперами «Жигулей» появились буксирные проушины (1, 2). ▼



В. И. Ленина (многое делалось тогда к знаменательным датам), коллективу строящегося завода пришлось, как теперь говорят, «выложить на все сто». Овчинка стоила выделки: только после пуска ВАЗа у граждан появилась реальная возможность приобрести автомобиль, в стране появились машины европейского класса. Интересно, что «Жигули» из первых партий ходят до сих пор. Найти же в Европе «живой» ФИАТ-124 — задача почти неразрешимая.

По материалам ОАО «АВТОВАЗ».