

В добрый путь, автомобиль ВАЗ-2121

«Русский джип с берегов Волги!», «Лучший друг фермера и туриста», «На все дороги и все вкусы»...

Специальные и массовые издания не скупятся на броские заголовки. Вообще этот автомобиль, еще и не родившись по-настоящему, ломал все привычные каноны. Чем больше создатели его избегали рекламы, тем упорнее реклама носилась за ним.

Полтора года назад, когда один из первых, рожденных в экспериментальном цехе образцов нового тольяттинского автомобиля был выставлен на ВДНХ СССР, руководителям павильона не стало покоя: «Где можно сделать заказ?», «Моя фирма торгует автомобилями самых известных компаний. Мы готовы хоть сегодня закупить 500 джипов с таким русски-певучим именем «Нива».

Общее количество заявок — предварительных! — быстро перевалило за несколько десятков тысяч. Зарубежные бизнесмены сразу оценили преимущества русской малолитражки, удивительно гармонично сочетающей в себе достоинства неприхотливого вездехода и комфортабельность современного автомобиля. Плюс экономичность. Плюс русская надежность, которая вошла на Западе уже в пословицу.

Пока одна «Нива» завлекала гостей ВДНХ, ее подруги прыгали по самым глубоким колдобинам осенних дорог Кошкинского района, штурмовали заснеженные перевалы Памира и раскаленные барханы Каракумов. Рождался новый советский автомобиль, целиком — детище тольяттинских автостроителей.

Время торопило. Уже была записана строка в Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976 — 1980 годы: «Увеличить выпуск легковых автомобилей повышенной проходимости для сельской, местной». И выходили отряды заводчан на штурм 062-го корпуса, самые красноречивые вазовцы отряжались в агитпробеги на заводы станкостроения — новый вездеход требовал первоклассного оборудования, — густел воздух на заседаниях парткомов, где обсуждалось выполнение заказов для ВАЗ-2121.

Новые технологические решения, новая оснастка и инструмент, новые материалы, — в кратчайший срок, на глазах рождалось новое производство, которому уже была определена солидная мощность — 50 тысяч автомобилей в год. 15 тысяч, для начала, — на 1977-й.

Итак — даешь пуск! «Даешь!.. — нет, уже не пуск. — «Даешь первый автомобиль!»

И он — густо-желтый, словно вобравший в себя лучи солнца — двинулся по сборочному конвейеру. Шаг... Еще шаг... Он родился в муках. Он родился в улыбках. В подбадриваниях: «Давай, милый!».

Опытные специалисты П. П. Петров, В. А. Гнезин, А. Г. Сергеев, Л. И. Згурский, А. П. Колесин, Ю. К. Гагин — они и их товарищи начали собирать первый серийный автомобиль глубокой ночью, с 4 на 5 апреля. А через 15 часов он, коротко гуднув (так и напрашивается сравнение с новорожденным); спрыгнул — такой он стремительный, весь устремленный вперед — с конвейерной подвески.

Его встретили сотни радостных, счастливых глаз. На митинге, состоявшемся здесь же, в сборочном пролете, его напутствовали секретарь парткома СКП В. В. Калаев, рихтовщик В. И. Бирюков, секретарь парторганизации комплекса сборки автомашины ВАЗ-2121 Б. М. Шевченко, сборщик В. И. Павлов, главный инженер СКП М. Н. Годзинский.

Он вобрал в себя труд строителей и монтажников, металлургов, прессовщиков, инструментальщиков, конструкторов, он вместил в себя их мечты, устремления. И в этом залог того, что расти, крепнуть новой реке тольяттинских автомобилей.

А. ШАВРИН.