Юбилей

Старушка «Нива» пережила создателя

На следующей неделе (если точнее, то 5 апреля) исполнится ровно 40 лет с начала серийного производства автомобиля «Нива». К сожалению, юбилей омрачен смертью одного из создателей модели – бывшего главного конструктора ВАЗа, почетного гражданина Тольятти Петра Прусова, сердце которого остановилось 19 марта. Получается, что человека уже нет, а его четырехколесное детище всё еще выпускается, являясь едва ли не главным мировым долгожителем среди автомобилей.

Без преувеличения можно говорить, что созданная Прусовым и единомышленниками «Нива» (промышленный образец также зарегистрирован на Владимира Соловьева, Марка Демидовцева, Валерия Сёмушкина и Льва Вихко) стала самым успешным проектом за всю историю ВАЗа. Ее продавали более чем в 100 станах мира, включая привыкших к комфортным авто Францию, Японию, Германию, Австрию, Новую Зеландию. Она покорила горные вершины Тибета (5 726 метров), пробивалась сквозь пески «Ралли фараонов» и геройски 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 Флинте.

Несколько лет назад мы встретились с Петром Михайловичем в его коттедже в Ташелке и долго разговаривали об истории «Нивы» и ее перспективах.

– В начале 70-х годов все джипы имели рамную конструкцию, упрощенный кузов, двигатели большого объема, – сказал он. – 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, громогласно 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».

По словам Прусова, «Ниве» пришлось доказывать свою состоятельность в очном споре с прототипами, сделанными на столичном АЗЛК и в Ижевске. Устроили даже что-то наподобие тараканьих бегов – приемочные испытания, в ходе которых вазовский образец объехал всех и заслужил право выпускаться на конвейере.

С тех самых пор эту модель с удовольствием покупают в разных регионах страны и за ее пределами. Брежнев дарил «Нивы» Фиделю Кастро, Шарлю де Голлю. Мало того, она даже воевала на стороне талибов в Афганистане. Понятно, что сей факт особо не афишировался, однако каким-то образом отечественные автомобили всё-таки попадали к противникам, которые называли машину «мул», снимали с нее все двери, ставили гранатомет, миномет, пулемет и защищали с ее помощью перевалы.

В 1983 году на экраны вышел фильм «Мираж», где одна из главных ролей была отдана именно автомобилю «Нива», который, правда, переделали под американский броневик. Картина наделала много шума, а миниатюрные коллекционные копии того автомобиля до сих пор продаются на различных интернет-сайтах. Известно также, что тольяттинский внедорожник использовали во время съемок фильмов «Большое приключение», «Визит к минотавру», «И целого мира мало», «Багровые реки», «Бандитский Петербург», «Адреналин» и множества других.

Наверняка многие знают, что одна из модификаций «Нивы» стоит и в гараже Владимира Путина. Называется она «Джунгли» и совмещает в себе достоинства полного привода и гоночного автомобиля одновременно.

И еще один любопытный факт. Гостившая как-то на ВАЗе японская делегация привезла с собой рекламные проспекты их нового внедорожника «Судзуки Витара». Так вот, Петр Прусов посмотрел, а потом, положив журнал на стол, без всякой задней мысли сказал: «Ну вы даете! Вся идеология наша, даже база та же...» На следующий день он обнаружил в этом журнале надпись, сделанную ручкой на английском языке: «Соавтору «Витары» от компании «Судзуки». Получается, что и к развитию японского автопрома наша машина имеет косвенное отношение.

Кстати, незадолго до смерти Петр Михайлович дал интервью агентству «Автостат», где в частности сказал:

– «Ниву» надо было менять на усовершенствованную модель давно, ведь автомобиль – не коньяк, с возрастом он лучше не становится.

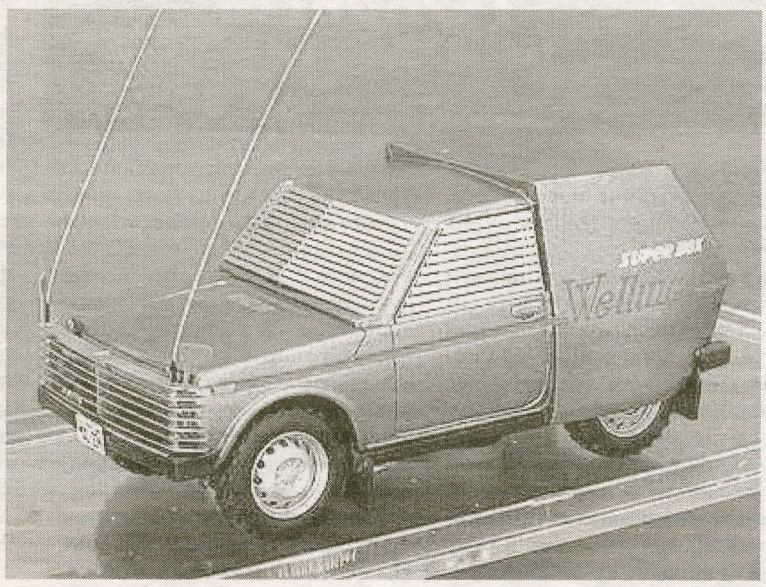
Поспорить с этим сложно, хотя не ошибусь, если скажу, что даже такую (сохранившую облик с 70-х годов) «Ниву» любят и в 21-м веке, правда, многие россияне сейчас относятся к этой модели с иронией. Мол, за 40 лет на ВАЗе так и не смогли сделать ничего лучше в плане полного привода. Вообще-то смогли, но ту модель ловко перекупили американцы, да вдобавок еще и сам бренд забрали, так что теперь тольяттинские внедорожники именуются «4х4», что вряд ли добавляет им популярности. Любопытно, что по договоренности с «Дженерал Моторс» Волжский автозавод вообще должен был прекратить выпуск внедорожника еще в 2005 году, однако героическими усилиями всё того же Прусова и его сподвижников модель удалось отстоять и она выпускается до сих пор. Цену, конечно, многие считают высоковатой (от 456 тысяч рублей), однако по сравнению с другими внедорожниками это совсем не дорого. Впрочем, и по уровню комфорта «Лада 4х4» от импортных конкурентов отличается, причем не в лучшую сторону.

На днях мы созвонились с ветераном ВАЗа Юрием Целиковым, попросив его поделиться своими мыслями по поводу прошлого и будущего «Нивы».

– Этот автомобиль неожиданно для самих конструкторов (сейчас в живых из них остался только Валерий Сёмушкин) и руководителей завода стал законодателем мод во всём мировом автопроме, правда, такой подарок судьбы государство использовало с низкой эффективностью, – сказал он. – Отношусь к «Ниве» с большим почтением еще с 1972 года, когда первый раз ее увидел – еще в пластилиновом варианте. Позже сам много ездил на «Ниве», и дети мои тоже. Уверен, что автомобиль может продержаться на конвейере еще лет десять, ведь его компоновка просто уникальна. Я в свое время даже сравнил наш внедорожник с автоматом Калашникова в плане уникальности и значимости на международном рынке.

Юрий Кузьмич вспомнил, что когда-то он возглавлял автопробег «От Байкала до Ладоги», а головным автомобилем в колонне почти всегда шла «Нива», правда, усовершенствованная фирмой «Бронто» и получившая название «Фора». А еще «Нива» была единственным отечественным автомобилем, входившим в кортеж во время перезахоронения останков царской семье в Санкт-Петербурге.

– Она и сегодня востребована, причем не только в России, но и в странах бывшего СССР, – продолжил ветеран. – Я в прошлом году в Грузии был, так там в [illegible] «Нивы» в каждом поселке. Даже полиция на них ездит. А вообще, по данным «Автостата», потребность россиян в этой модели в 2-3 раза превышает производственный план. Но, к сожалению, новые хозяева завода хоть и заявляют публично, что «Нива» – это икона ВАЗа, но программу выпуска не наращивают. Видимо, боятся конкуренции, как и руководители «Дженерал Моторс», не желающие заниматься выпуском «Шевроле Нивы» нового поколения.

Добавим, что пышных торжеств по поводу 40-летия со дня выпуска первого полноприводного автомобиля на ВАЗе не планируют. И дело здесь даже не в смерти Петра Прусова, а как раз в сегодняшнем отношении иностранных топ-менеджеров к вазовской истории. Ведь вполне могли бы сделать день открытых дверей, дать тольяттинцам возможность побывать на конвейере, где выпускается «Нива», поведать с помощью экскурсоводов о славной истории этого автомобиля, а желающим дать возможность лично сесть за руль. Но то ли денег нет, то ли желания...

■ **Андрей ЛИПОВ**