

 АВТОВАЗ

**Евгений Артемович  
Башинджаган**

# Кремлевские «СМОТРИНЫ» «НИВЫ»

Возникшая у вазовцев идея создания автомобиля повышенной проходимости при сохранении комфорта нормального седана, того, что получил затем собственное имя «Нива», почти сразу обрела статус социального заказа. Причем с определенной направленностью. Не просто как развитие семейства ульяновских вездеходов с их армейской доминантой, но машины в значительной степени для широких кругов сельской интеллигенции.

Вопрос стоял для нашей страны крайне актуально. УАЗ и Луцк не удовлетворяли и сотой доли потребности.

Узнав о начавшихся на Волжском автозаводе работах в этом направлении, развернули активность и другие предприятия легкового автомобилестроения Союза. Все это происходило в бытность меня замес-





тителем министра автомобильной промышленности СССР, непосредственно отвечающим за новую технику.

Первым в погоню пустился В.В. Коломников – на «Москвиче» в сжатые сроки был сделан тентовый малолитражный джип. Затем вострепнулись ульяновцы, – им, понятно, и карты в руки. Ввязались в гонку и горьковчане, взявшие за основу свою 69-ю, армейскую модель. Не в стороне оказался и Луцкий автозавод, уже существенно обновивший экстерьер своей машины.

Не скажу, что я сразу и полностью принял вазовскую разработку. В частности, казалось, что следовало бы удлинить базу машины на 150-200 миллиметров, сделать ее не такой квадратной. На встрече со мной на это же намекал коммерческий директор «Мерседеса» г-н Хоппе. Но В.С. Соловьев сумел убедить меня, что в таком случае появляются опасения за балку заднего моста.

Но у новой машины было главное – неоспоримый приоритет в конструкции: с четырьмя ведущими колесами, повышенной проходимости, с несущим кузовом. Достаточно прочная, комфортная, экономичная, недорогая.

Преимущества тольяттинской модели у руководителей отрасли не вызвали сомнений, но по тогдашним установлениям полагалось, чтобы решающее слово по запуску машины в производство было за первыми лицами государства.

С учетом традиций было решено устроить сравнительный показ новых машин в Кремле для Л.И. Брежнева и других первых руководителей партии и государства.

К показу были подготовлены автомобили АЗЛК, Волжского, Горьковского, Ульяновского и Луцкого автозаводов.

Первый раз я эти машины осмотрел в НАМИ, где была устроена своего рода генеральная репетиция. Затем, также по отработанной системе, они, за два дня до показа, были доставлены в Кремль, в ГОН – гараж особого назначения, в распоряжение уже непосредственно «девятки», девятого управления КГБ СССР.

Подготовка показа позволила близко познакомиться с комендантом Кремля – представительным, весьма приятным и интеллигентным генерал-лейтенантом, давшим мне несколько полезных советов. О том, что, в частности, после завершения показа не следует оставаться в группе руководства и надо отойти на расстояние, откуда не слышен ход обсуждения. Мною были проинструктированы все водители – в разговоры не вступать, только давать ответы на вопросы.

В назначенный день машины выстроились на Ивановской площади, перед знаменитым кремлевским крыльцом. По ступеням спускаются – Брежнев впереди, Кириленко, Мазуров... – значительная часть членов Политбюро все, к сожалению, кроме Косыгина.

Подошли, поздоровались. Начался осмотр машин. Первая – «Нива». Я, конечно, постарался подчеркнуть ее достоинства.

Л.И. Брежнев спросил, как работает Волжский автозавод. Я ответил, что ВАЗ работает устойчиво, что такой ритмичности ни на од-

ном предприятии автомобильной промышленности еще не было. Что завод к концу 1973 года полностью окупил все вложенные в него затраты и теперь работает уже на чистую прибыль. Это сообщение принято было с удовлетворением.

Брежнев (как известно, заядлый автомобилист) всматривался в «Ниву» чисто потребительским взглядом. Попросил открыть двери, сел, опробовал удобство посадки. Особенно ему понравилось, когда открыли третью, заднюю дверь и показали багажное отделение. Он, не скрывая своего удовольствия, повернулся к сопровождающим:

– Смотрите, великолепная машина, сюда даже можно целого кабана уложить.

Я по собственной инициативе доложил, что «Нива» подготовлена к постановке на производство с достаточно низкими затратами, что по своим характеристикам она не имеет зарубежных аналогов такого класса, не говоря уже о советских; что эта машина специально предназначена для сельской интеллигенции – агрономов, учителей, врачей...

После такой «ударной» подачи осмотр остальных моделей проходил сравнительно быстро.

Я, откровенно говоря, опасался демарша первого секретаря МГК КПСС В.В. Гришина – он не слишком хорошо разбирался в тонкостях автомобилестроения, но железно поддерживал своего В.В. Коломникова, отличавшегося, кстати, тоже поразительной, если не сказать больше, напористостью.

Автомобили Горьковского, Ульяновского и Луцкого заводов были уже всем знакомы и выглядели на фоне вазовской новинки достаточно скромно. Но Брежнев так и отметил, что подобное пуританство оправдано, потому что это машины прежде всего армейского назначения. Я дополнил его, доложил, что на базе Луцкого вездехода делается «механический мул» для армии, машина переднего края, предельно упрощенная и неприхотливая.

Обойдя машины, вернулись к «Ниве». Л.И. Брежнев попросил сделать круг по Ивановской площади. Леонид Ильич хотел даже сам сесть за руль, – ему не терпелось изучить ее в деле, – и его с большим трудом отговорили, убедив, что система управления в «Ниве» несколько отличается от обычных. Пришлось ему ограничиться ролью пассажира.

Стремясь закрепить, а то и усилить успех «Нивы», я попросил водителя въехать на крыльцо, – естественно, на понижающей передаче. И машина вскарабкалась на несколько ступеней, причем без особого рева мотора, – и спустилась вниз, что вызвало у всех собравшихся (без преувеличения) восхищение.

Затем руководство собралось группой. Я, будучи уже предупрежден, отошел шагов на 8-10. Слов не слышал, но было видно, что обсуждение идет довольно бурно. Говорил в основном Леонид Ильич, остальные соглашались – сказывался, очевидно, его автомобильный авторитет. Он ездил лихо, что и было одной из причин, почему его удержали от личной обкатки «Нивы».



Наконец Брежнев посмотрел на меня, и я понял, что надо подойти. Глава государства тепло отозвался о коллективе и машине, что они, в общем-то, удовлетворены «Нивой», принимают решение одобрить ее и поставить на конвейер.

Так окончательно зажегся зеленый свет перед массовым производством «Нивы».

Неожиданным продолжением кремлевских «смотринов» стало то, что тольяттинский вездеход обрел еще и статус VIP-подарочного автомобиля.

В 80-х годах по существу все первые руководители дружественных нам государств были отмечены этим оригинальным и достойным, как, видно, считали в самых верхах, самодвижущимся сувениром. Что ставило перед нами ряд дополнительных проблем. Коллектив коллективом, но каждая машина готовилась под личным контролем и под личную ответственность. Даже пустяк – ключи зажигания... Не вручишь же их на простом колечке. Пришлось придумать изящно-презентабельные коробочки из ценных пород дерева, в которые и укладывались серебристые ключи от машины.

С большой помпой почему-то готовилась «Нива» для первого секретаря ЦК ПОРП Эдварда Гереча. Я лично попросил М.Н. Фаршатову особо внимательно отнестись к заказу: а все подарочные машины были белого цвета, с черной обивкой – эффектное сочетание. И услышал от Фаршатовой встречное предложение:

– Евгений Артемович, есть идея. Неплохо бы на сиденья набросить шкуры.

– Какие шкуры? – я уже знал оригинальность мышления Марата Нугумановича: наверное, что-нибудь нешаблонное.

– Шкуры диких калмыцких лошадей. Я недавно был там на охоте и представляю, как эффектно могли бы выглядеть эти «дикие» шкуры на нашей машине, предназначенной прежде всего для выездов на природу.

Через какое-то время две «Нивы» пришли в Москву. Сначала они поступили, как обычно, в НАМИ, а за 2-3 дня до показа в Кремле мы должны были передать их для последней проверки в распоряжение «девятки».

Не знаю, что бы произошло, не загляни я в кремлевскую «девятку» накануне передачи машин в ГОН – посмотреть, что там получилось со шкурами. Выглядело это действительно великолепно, но я решил все-таки проехать, чтобы снять какие бы то ни было сомнения по ходовой части машины.

Уселся, сделал 2-3 круга, вышел, – а я был в темном костюме, – и вижу удивление на лицах окружающих.

– В чем дело?

– Да вы посмотрите на свой костюм.

Осматриваюсь: спина и брюки утыканы жесткими, острыми, словно от дикобраза, черно-белыми волосами. Быстро достали щетку. Но извлечь их оказалось совершенно невозможно. Их надо было выдирать, каждый по отдельности.

Но что делать со шкурами?

Тут же в НАМИ была срочно организована бригада из женщин, которые в течение двух суток вычесывали злополучные шкуры. Последний раз я осмотрел салон уже в Кремле, минут пять поелозил по сиденью и убедился, что ни один волос от шкуры не переместился на мою одежду.

Потом мне позвонили из «девятки» и передали, что машина произвела благоприятное впечатление и на Гереча, и на Брежнева, вручавшего ключи. Сказывали, Леонид Ильич даже чуть пожалел, что его завидовская охотничья «Нива» выглядит куда скромнее.

Вскоре после этого готовили машину для подарка Фиделю Кастро, но украшать ее калмыцкими шкурами, особенно с учетом кубинского климата, не рискнули.