

**Петр Михайлович  
ПРУСОВ**



От  
“Крокодила  
Гены”  
к “Ниве”

— *Петр Михайлович, вы приехали в Тольятти в августе 1970 года. Когда по конвейеру уже шли “Жигули”. Не жалели, что не застали самого веселого времени?*

— Жалел. Больше того, весьма настороженно относился к своему чисто конструкторскому будущему. Чего там, выбрав эту стезю, настраивал себя на оригинальные, невиданные миром разработки. А придя на ВАЗ, узнал, что по Генеральному соглашению с ФИАТом нам для производства передаются уже до конца выверенные, вылизанные конструкторской проработкой модели. Итальянского задела должно было хватить минимум на 8–10 лет. Так зачем же создавать сейчас мощную конструкторскую службу, если в ней виделись функции лишь сопровождения производства и небольших, явно непринципиальных модернизаций?

Было от чего загрустить. Первые вазовские месяцы, даже практически год-полтора шли в этом ключе. Должность дежурного конструктора требовала прежде всего не допустить остановки конвейера, оперативно отвечать на вопросы, возникающие у производителей, но и дала возможность до тонкостей изучить особенности вазовского первенца. Оказалось, тут тоже есть, где приложить не только свои руки, но и голову. Тем более что шла подготовка к запуску “тройки”, автомобиля “2103”. То и дело возникали какие-то нестыковки в конструкции, по деталям смежникам.

Одной из первых серьезных работ, которую, я до сих пор с удовольствием вспоминаю, было изменение кинематики передней подвески, совместно с начальником бюро компоновки Л.П. Шуваловым. Удивительно быстро было спроектировано и изготовлено нехитрое приспособление (в противовес сильно усложнившим проблему итальянцам), и под “присмотром” В.Н. Полякова оно было в какие-то 20 дней внедрено в производство, что просто окрылило нас. Оказывается, и мы не последние в этом каляшном ряду.

Вторая разработка, которая тоже пошла буквально с листа в производство, была перекомпоновка правого рулевого управления. Вакуумный усилитель располагался там на выносном кронштейне, что не обеспечивало достаточной жесткости конструкции. Мы сумели не только упростить ее, но и ускорить подготовку производства.

Служба наша постепенно развивалась. Сначала на площадях КВЦ, где мы в меру сил и возможностей пытались помочь заводу в решении тех или иных постоянно возникающих задач. Даже весьма отдаленных от нашего основного профиля. Работали над конструкциями наливной станции, машины для очистки крыши от снега, железнодорожных платформ для двухрядной перевозки “Жигулей”.

Там же, в КВЦ, было изготовлено три десятка таких платформ, на них загрузили машины и отправили куда-то по дальнему маршруту, в Новосибирск, кажется, или Читу, чтобы проверить, как они поведут себя в условиях эксплуатации. А где-то через месяц нас, конструкторов, вызвали в прокуратуру. Оказалось, что из-за незначительной ошибки в изготовлении кронштейна крепления колеса во время транспортировки произошло повреждение нижнего рычага и обоймы стабилизатора, и теперь нужно было выявить виновника. К счастью, все закончилось без серьезных последствий, но на всю жизнь, кажется, внедрило понимание, во что могут обойтись в нашем деле вроде бы и незначительные мелочи.

Словом, работы хватало. Но чем бы мы ни занимались, мысли снова и снова возвращались к основному в нашей профессии — автомобилю.

Да и руководители управления главного конструктора ВАЗа, как мы быстро поняли, отнюдь не настраивались на то, чтобы оставить за УГК лишь функции дежурного сопровождения производства. Это мы ощутили уже в создании полномасштабной, хорошо оснащенной материально-технической базы управления. Где можно было замахнуться на нечто большее, чем узлы и детали серийно выпускаемых автомобилей.

Собственно тогда, в самом начале 70-х, и появились в тематике УГК две новые разработки, которые очень скоро обрели свои собственные “фирменно народные” имена — “Чебурашка” и “Крокодил Гена”.

Общее направление было предельно четким: расширить модельный ряд выпускаемых нами машин. Переднеприводная микролитражка “Э1101” (“Э” — экспериментальная) сразу виделась сугубо городским мини-автомобилем. Про нее на одном из наших первых ристалищ КВН даже пелись частушки на манер “ярославских ребят”. “Кто-то ездит на “Побед”, кто — на “Волге” на своей, ну а мы с тобой трясемся в половинке “Жигулей”. У “Чебурашки” была на самом деле жестковатая подвеска.

Вторым же направлением самостоятельного УГКовского поиска стал “сельский” автомобиль, идею которого нам подбросил, как рассказывают, председатель Совета министров страны А.Н. Косыгин.

Мое вращение в эту тему началось, вполне понятно, с изучения предшественников и прототипов. Начиная со знаменитого американского “Виллиса”. Был и наш отечественный опыт — полноприводные ГАЗ-61 и ГАЗ-72 Горьковского автозавода, “Москвич-410 Н”, разработанный МЗМА. Но они по ряду конструктивных недостатков оказались перетяжеленными, ненадежными, так и не получили широкого распространения.

В результате долгие годы “расейские” потребности обеспечивал в основном ульяновский “Козлик”. Полувоенный, всепогодный, почти всепроходимый, но отнюдь не обеспечивающий требований элементарного дорожного комфорта.

Всматривались мы, разумеется, и в разработки ведущих автомобильных фирм мира. В первую очередь вазовского прародителя — ФИАТа, также проявившего интерес к этому классу машин и родившего свою “Компаньолу”, на которую нам не раз указывали: “Видите, и у ФИАТа ничего стоящего не получилось”.

С каждым днем становилось все яснее, что “наш” автомобиль требует абсолютно новых подходов и решений. Уже и не скажу, сколько “копий” было переломано в спорах, сколько раз мы вдрызг разругивались по принципиальным разногласиям, чтобы через день или неделю выложить перед коллегой-оппонентом очередную стопку эскизов и расчетов: “Если применить здесь такую схему, то удастся решить...”

Как бы там ни было, в конце 1971 — начале 1972 года стало вырисовываться нечто зримое. Что такое джип? Это неразрезные мосты, это рессорная подвеска, это барабанные тормоза, это рама, это большой, но низкооборотный нефорсированный двигатель, это преимущественно, по тем временам, автомобиль с тентовым кузовом.

Мы же, в противовес всему этому, настойчиво пытались доказать, что возможен автомобиль повышенной проходимости и повышенного комфорта на базе несущей конструкции, сочетающий независимую и зависимую подвеску, имеющий, может быть, даже дисковые тормоза и оснащенный пусть и несколько форсированным, но все-таки обычным жигулевским двигателем.

Все это должно было подтвердить (или отвергнуть) создание носителя-“тележки” (шасси и двигателя), чтобы выиграть время и не быть привязанным к разработке кузова. Тот коренной, задавший всю последующую конструкцию, прорыв датируется концом 1972 года, когда определились основные решения. Новый, модернизированный жигулевский двигатель объемом 1,6 литра, серийная коробка передач с пристыкованной к ней оригинальной раздаточной коробкой, в результате чего мы получили единое жесткое целое: двигатель, коробку передач, раздаточную коробку и редуктор заднего моста. (Лишь впоследствии раздаточная коробка была отсоединена от коробки передач, чтобы не менять уж слишком сильно заводскую технологию). Впервые на полноприводниках этого класса был использован постоянный полный привод с межосевым дифференциалом. Оригинальным явилось и разделение крутящего момента поровну на оба моста, что резко уменьшало нагрузку на них.

Последнее время в печати появилось довольно много самых разнообразных, а где-то и разноречивых версий и трактовок рождения “Нивы” — через “Крокодила Гену”. Могу заявить, что впервые нарисовал прототип Лев Петрович Муратов, с привязкой к нашему носителю, лишь с выделением гибочных панелей, — ведь поначалу на носителе не было даже тента. Тент меня заставил сделать первый испытатель машины Вадим Александрович Котляров: “Что ж я тебе и буду в мороз и дождь как на телеге ездить?..”

— *А откуда, собственно, название — “Крокодил Гена”?*

— Все оттуда же, народное, как говорится, творчество. В работе уже находилась малютка “Э 1101”, к которой сразу прилепилось прозвище “Чебурашка”. И тут, в пару к ней, зелено-тентовое, угловатое, щелястое, ну, конечно, “Крокодил Гена”. У всех на слуху были эти герои популярного мультфильма.

Через несколько месяцев наш автомобиль поступил на свои полноцикловые испытания. Самые рьяные оппоненты были вынуждены признать, что подобное решение имеет в принципе право на существование и даже предпосылки на успех. Началась целенаправленная доводочная работа по кузову, в которую активно включился молодой дизайнер В. Семушкин.

Были разные перипетии, ситуации.

— *И, насколько знаю, в один “прекрасный момент” вы едва не оказались под угрозой “снятия с дистанции”.*

— Да, и я до сих пор глубоко благодарен В.С. Соловьеву, что он не только поверил в нашу группу, но и сумел весьма тонко поддержать ее.

— *А что произошло-то?*

— Перед решающим техсоветом у нашей концепции решения кузова появился опасный конкурент. Мы все больше “упирались” в содержание, а тот макетный образец оказался более выглаженным, смотрелся завершеннее. Я, признаюсь, впал в уныние, что было замечено В.С. Соловьевым. “Почему такой минор? Или технический совет уже состоялся?” “Нет, но был предварительный художественный совет, и он уже высказал свое мнение”. Надо сказать, у Соловьева было поразительное чутье на людей. Если он поверил в человека, то уже доверял, поддерживал его всемерно.

На самом же решающем техническом совете он повел себя неожиданным образом. “Вот представлены две разработки. Да, этот макет более завершенный, более доработанный. Но он же, тут уже говорили, и менее перспективен по направлениям. Давайте, чтобы он нас не отвлекал, мы его зачехлим, а основное внимание уделим варианту Семушкина. Не закидывая его камнями, это еще всегда успеем, а совместно решим, что по нему еще надо сделать”.

После такого доверия у нас будто крылья выросли. Предельно форсировали работы по тормозам, по передней подвеске — там много своих сложностей оказалось. “Камушки” летели. Но нас уже поддержал и В.Н. Поляков. Коротко, как он обычно делал, но весомо: “Давайте не будем им мешать”.

Правда, уже на заключительном этапе мы едва не подрубили под корень себя. Вернувшись с пробеговых испытаний, обнаружили, что происходит подсос пыли через неплотно сидящий воздушный фильтр. Наши испытатели, договорив-

шись, как они потом уверяли, с руководителем госприемки, за ночь вскрывают двигатель и меняют кольца. За что нас на заседании госкомиссии ... снимают с испытаний, так как нарушены основные требования их, — а мы еще подобного опыта не имели.

Бросаюсь к Соловьеву (а он тогда находился в Центральной московской больнице), объясняю ситуацию. “Может быть подключить Вершигору, Поспелова?” “Нет, езжайте сами. Умели заварить кашу, теперь расхлебывайте”.

Буквально “скрипя сердцем”, отправился в министерство. Комиссия — сборная солянка: представители НАМИ, полигона, НИАТМ, ГАИ... Председатель всегда сторонний, не из нашего министерства, чтобы была непредвзятость.

Продрали меня крепко. Потребовали издать приказ: ведущего испытателя В.А. Котлярова стереть в порошок, но, учитывая долгосрочную и кропотливую работу, объявить замечание. И, чтобы не было повадно, повторить цикл испытаний, пустив в параллель еще один автомобиль.

Так родилась базовая конструкция “Нивы”, первая от начала и до конца чисто вазовская разработка.

— *Сильно, прямо скажем, удивившая, поразившая автомобильный мир.*

— Для нас главным было даже не это. А то, что мы проверили свои возможности и, что еще важнее, поверили в свои силы.

“Нива” потянула за собой целое семейство, новое направление в развитии. С постановки ее на производство прошло двадцать с лишним лет, но жизнь показала, что мы

еще далеко не исчерпали потенциала “Нивы”. Кроме базовой модели “2121” была еще плавающая “Нива” — “2122”, которая рождалась практически тем же творческим коллективом по заказу Министерства обороны. Была дизельная “Нива” с двигателем “Пежо”, ставящаяся к выпуску на нашем конвейере. Была легкая модернизация, родившая 213-ю модель. Была промежуточная 29-я модификация, затем превратившаяся в завершенную 31-ю, “длинную”, 5-дверную “Ниву”. Было очень интересное ответвление в виде освоенного на Тольяттинском специавтоцентре легкого грузовичка “Бизон” (сегодня это направление продолжает развивать “ВАЗинтерсервис”).

Выпускаются опытно-промышленным производством два пикапа: 2-местный и 4-местный (ВАЗ-2328 и 2329), “Скорая помощь” на базе “2131” и автомобиль-фургон. Фирма “Бронто” делает на базе “Нивы” автомобиль для инкассаторов, снегоболотоход “Марш”, совершивший весной 1999 года поход на Северный полюс, коммерческий вариант с удлиненной базой, открытый пляжный автомобиль “Ландоле”.

Узлы “Нивы” являются базой при создании вазовского мини-вэна “2120”.

В XXI век мы вступаем с глубоко модернизированной по узлам и кузову моделью “2123”. И это не просто смененный “хлястик” или пришитые новые “пуговицы”.

В столах наших конструкторов есть весьма заманчивые разработки. Так что, думаю, точку в истории “Нивы” ставить еще рано.

