

# “ЛЕГЕНДЫ” РОЖДАЮТСЯ СЕГОДНЯ

Проходят года, десятилетия, а рекорд популярности ВАЗ-2101 среди россиян побить пока не в силах ни один российский или иностранный автомобиль. Так в чем же секрет этого “лучшего отечественного автомобиля XX столетия” – по версии читателей журнала “За рулем”?..

Без малого 40 лет назад базовой для ВАЗ-2101 стала последняя на тот момент появившаяся на европейском рынке модель “ФИАТ”. В 1966 году именно прототип будущей “копейки” – ФИАТ-124 был признан лучшим автомобилем года в Европе. Фактически, если говорить о значении этого решения современным языком, получается, что платформа, выбранная для первого народного отечественного автомобиля, определила развитие российского автопрома на многие годы вперед.

Естественно, конструкция автомобиля пережила серьезнейшие изменения – для условий эксплуатации на территории СССР. Но именно то, что в основе лежало самое лучшее, чем только обладала европейская автомобильная промышленность, позволило сохранить актуальность автомобилей на этой платформе вплоть до наших дней. И сегодня представители “классического” семейства автомобилей LADA – по-прежнему среди самых востребованных из продукции АВТОВАЗа и его партнеров.

Это уже спустя годы, в середине 90-х, появилось понятие “стратегия платформ”. Сущность ее заключается в производстве нескольких моделей на базе единой платформы – сборочной рамы, на которую монтируются все узлы и детали. Такая политика не только существенно сокращает издержки путем унификации, но и способствует повышению качества продукции, гибкости производства, скорости разработки и обновления модельного ряда. В далекие 70-е названия еще такого не было, хотя стратегия уже была. И огромную роль в ее развитии сыграл, конечно, **Виктор Николаевич Поляков**.

Что это было – дальновидность, сухой расчет или случайность (вот в последнее уж совсем не верится!), но как бы то ни было, избрав фиатовскую платформу для целого модельного ряда, В.Н.Поляков попал в самую точку. Вкупе с лучшими мировыми технологиями, с комплектующими и оборудованием производства практически всех стран-членов СЭВ это обеспечило столь долгую и плодотворную жизнь всего предприятия. Потому символично, что памятник Виктору Полякову мы открываем именно сегодня, в День первого автомобиля.

Сегодня меняется мир, меняются потребности человека, меняются технологии и стратегии. Но вновь во главе угла тот же принцип: АВТОВАЗ планирует разрабатывать новые модели автомобилей на базе существующих платформ, созданных европейскими автопроизводителями с привлечением иностранных партнеров. Эффективность такого подхода подтверждает не только мировой опыт автомобилестроения, но и история легендарной “копейки”. Той самой, чей 37-й “день рождения” мы с вами сегодня отмечаем. А значит, есть все основания ожидать, что вскоре здесь, на АВТОВАЗе, появится новый легендарный автомобиль. “Легенды” рождаются сегодня...

# «КОПЕЙКА» ПОКОРИЛА РОССИЮ И ЗАРУБЕЖЬЕ

...Он был в числе создателей первого автомобиля. Вениамин Михайлович СОКОЛОВ не только собирал автомобили ВАЗ-2101 в 1970-м, но и участвовал в организации передвижных станций техобслуживания в СССР и автоклассов за рубежом. Автоклассы были прекрасной учебной базой по освоению нового автомобиля среди дилеров.



## АВТОМОБИЛЬ РАЗОБРАЛИ «ПО КОСТОЧКАМ»

Историю о том, как готовились к сборке первого автомобиля, ведущий инженер-технолог УПКР ДТР Вениамин Соколов помнит так, как будто это было вчера:

— В автоклассе цеха № 45-2 мы учли ся сборке первого автомобиля. Инициатором такого процесса обучения был в то время начальник нашего цеха № 45-2 Руслан Константинович Солин. С этой целью практические разобрали автомобиль ФИАТ-124, установили кузов на подвеску, поста-

лучше установить и закрепить... Я вместе со своей бригадой № 7 цеха № 45-2 участвовал в сборке первого автомобиля. В тот день мы пришли с утра пораньше, так как нам сказали: мол, сегодня будем собирать первый автомобиль... А вышло так, что на конвейер из цеха окраски первый кузов пришел только в 11 часов вечера. Сборка кузова длилась до утра.

Без «репетиций», на которых специалисты изучали автомобиль и принципы его сборки, вряд ли бы его «премьера» прошла столь успешно...

### «КОПЕЙКА»

#### ПУТЕШЕСТВЕННИЦА

— Самые первые автомобили сначала поступали в города Куйбышевской области, затем их стали отправлять в Москву и Ленинград, — вспоминает Вениамин Михайлович. — Затем в союзные республики — и только после этого в другие крупные города СССР.

Зарубежные маршруты первых автомобилей начинались с социалистических стран. Прежде всего они пошли в Болгарию, Венгрию, ГДР. Через некоторое время «копейки» попали в Бельгию, Голландию, а затем в Швейцарию и во Францию.

#### • Виктор ПОЛЯКОВ: мысли вслух

“В то время вся мировая промышленность шла по линии комплексных заводов, хотя сейчас это отрицается. Сейчас строятся специализированные заводы. Тогда же строилась автосборка вместе с кузницей, литейкой, с прессовыми цехами”.

вили детали на специальные щиты, закрепили и подписали их. Тщательно изучили все нюансы.

Было это в начале 1970-го (в феврале-марте). Такое наглядное обучение позволило нам заранее освоить сборку будущего автомобиля. Люди уже знали «свои» детали, держали их в руках, смотрели, обсуждали, как

Как раз в тот период управлением по экспорту и внешним поставкам ВАЗа стали создаваться автоклассы. В них направлялись вазовские специалисты, которые досконально знали автомобиль и имели немалый практический опыт работы с ним.

Дилеры знакомились в автоклассах с особенностями устройства автомобиля ВАЗ-2101, изучали его характеристики и регулировочные данные, а также применение необходимого специнструмента.

Чтобы устройство агрегатов нашего автомобиля выглядело наглядно, основные узлы были показаны в разрезе. В составе автокласса также были плакаты об устройстве автомобиля и его регулировке, а еще — специнструменты, с помощью которых можно было показать, как отрегулировать двигатель или редуктор



#### • Виктор ПОЛЯКОВ: мысли вслух

“Сейчас говорят, что моральный настрой, энтузиазм, ответственность — чепуха; мол, единственным стимулом являются материальные блага. Наша практика опровергает это мнение. Более того, иностранные фирмы, особенно небольшие, тоже базируются на высоком моральном уровне их коллективов”.

Диана СТУКАНОВА  
Фото автора

заднего моста. Все, кто ехал преподавать в автоклассах, заранее готовились к этому, оттачивая навыки в ремонте автомобиля.

## ВОЯЖ В ГОЛЛАНДИЮ И БЕЛЬГИЮ

— Из СКП меня вскоре направили в Баку, где я три месяца отработал начальником передвижной станции техобслуживания, — продолжает Соколов. — Там я получил дополнительный опыт и навыки в обслуживании автомобиля, к тому же изучил и те дефекты, которые проявились в процессе эксплуатации.

После Баку пригласили руководителем автокласса в управление по экспорту и внешним связям. У меня сохранились редчайшие фотографии «копейки» периода 1971-72 годов. Это был мой первый выезд за границу, в Бельгию и Голландию, на фирму «Скалдия Волга». Как раз на снимке запечатлен автомобиль 2101, самая первая «копейка», отправленная в те страны.

...По словам Вениамина Михайловича, наша модель иностранцам нравилась, хотя они, разумеется, были избалованы изобилием автомобилей. Но те из них, кто купил «копейку», были довольны. Причем экспортный вариант ВАЗ-2101 практически ничем не отличался от автомобилей для внутреннего рынка. Просто наша «копеечка» была сделана на совесть. Не случайно и прославилась своей надежностью.